
Rudolf Heym
Straßenbahnen in der DDR
Die 50er- bis 80er-Jahre in Farbe
2
Westkreuz
26
GeraMond


20





Aufbauwagen.
Ein typisches Aufbaufahrzeug ist der im April 1968 in Karl-Marx-Stadt aufgenommene Triebwagen 300. Derartige Wagen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg in Werdau und Gotha auf Fahrgestellen kriegsbeschädigter Fahrzeuge aufgebaut.



Wie im Märchen.
In Mühlhausen passierte die meterspurige Straßenbahn am Obertor die Stadtmauer durch ein kleines Portal. Die historische Stadtbefestigung existiert heute noch, die Straßenbahn von Mühlhausen ist längst Geschichte

Hans Wiegard • Rudolf Heym Straßenbahnen in der DDR

Hans Wiegard • Rudolf Heym

Straßenbahnen in der DDR

Die 50er- bis 80er-Jahre in Farbe





Produktmanager:
Dr. Wolf-Heinrich Kulke
Redaktion und Layout: Azurmedia, Augsburg
Umschlaggestaltung: S. Buckwitsch, München
Repro: Cromika s.a.s., Verona
Herstellung: Anna Katavic
Printed in Germany
by Stürtz GmbH, Würzburg
Titelbild: Wolfgang Schreiner
Rücktitel: Hans van Engelen

GeraMond Verlag
Postfach 40 02 09
D-80702 München
E-Mail: lektorat@verlagshaus.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

ISBN: 978-3-86245-128-6

Vorsatz: Ein Regenguss ist am 28. Mai 1958 über Bad Schandau nieder gegangen. An der Endhaltestelle der Kirnitzschtalbahn steht ein Zug bereit zum Lichtenhainer Wasserfall
Aufnahme: Wolfgang Schreiner

Nachsatz: Am 12. Juni 1983 passte der Fotograf genau den richtigen Moment ab: Am Moritzberg in Naumburg quietscht der LOWA-Triebwagen 20 (Baujahr 1951) um die Ecke.
Aufnahme: Wolfgang Schreiner

Die Kapiteltexte stammen von:

- Matthias Mitdank: Neue Strecken, volle Züge;
- Mirko Peter: Alles neu! Alles besser?;
- Klaus Reichenbach: Im Schatten der Großen;
- Horst Schinzel: Mühen des Alltags;
- Matthias Mitdank: Nicht für das Publikum;
- Ralf Kozica: Damals in Sudenburg;
- Norbert Kuschinski: Mit der 31 ins Lockwitztal.

Den Autoren gilt an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön. Ganz besonderer Dank gebührt dem Straßenbahnfachmann Matthias Mitdank aus Leipzig, der die Aufnahmen dfür diesen Bildband eingehend prüfte und Daten und Fakten für die Bildunterschriften sammelte, ordnete und pünktlich bereit stellte.

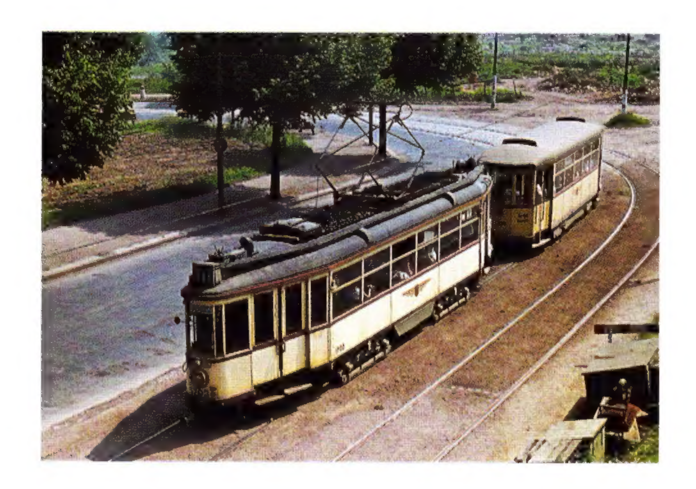
Alle Aufnahmen dieses Buches – soweit sie nicht anders gekennzeichnet sind – stammen vom Leipziger Fotografen Wolfgang Schreiner (Sammlung Hella Schreiner).
Die Abkürzungen für die anderen Bildautoren bedeuten:

PD	Peter Dönges
HvE	Hans van Engelen
HK	Hartmut Krug IGNah Magdeburg
MM	Matthias Mitdank
SH	Sammlung Sigurd Hilkenbach
SG	Sammlung Gerhard Grundmann
SGO	Sammlung Gerhard Grundmann / Foto Otte
SGH	Sammlung Gerhard Grundmann / Foto Hentschel
SGJ	Sammlung Gerhard Grundmann / Foto Jaentsch

Inhalt

Start auf alten Gleisen

Straßenbahnland DDR



Großer Hecht – toller Hecht.
Architektonisch einmalig in Deutschland waren die „Großen Hechte" von Dresden. Hier der Triebwagen 1703, aufgenommen im Juni 1960

Wir schreiben das Jahr 1967. Auf einem Entladegleis des Güterbahnhofs Dresden-Reick steht ein Plattformwagen mit ungewöhnlicher Fracht. Ungewöhnlich deshalb, weil es sich dabei um ein elfenbein-rot lackiertes Etwas handelt, das so gar nicht dem gewohnten Aussehen eines Straßenbahnwagens – denn um einen solchen handelt es sich – entspricht. Mit aller Vorsicht, damit der frische Lack keine Schramme davon trägt, entladen Werkstattarbeiter der Dresdner Verkehrsbetriebe den Wagen, rangieren ihn zum Betriebshof.
Der Neue, ein Tatra-Triebwagen vom Typ T 4 D, ist erster Vorbote einer ganzen Flottille von Trieb- und Beiwagen aus der CSSR, die ab 1969 die Gleise der Nahverkehrsbetriebe erobern wird. Die DDR braucht neue Straßenbahnwagen, sehr viele sogar. Denn die Straßenbahn ist „das" Massenverkehrsmittel in den mittleren und großen Städten in Walter Ulbrichts „Arbeiter-und- Bauern-Staat". Äußerst billig, gleichsam für „ein Ei und einen Apfel" befördert es Arbeiter und Angestellte zu den Betrieben, Schüler und Studenten zu den Lehranstalten, nach kultureller Erbauung Dürstende zu den Musentempeln, Ausflügler zu den Naherholungsgebieten, Sportenthusiasten zu den Sportstätten. Letzteres in ständig zunehmendem Maße, denn der Partei- und Staatschef mit der sächselnden Fistelstimme hat vor einiger Zeit die Devise ausgegeben: „Jedermann an jedem Ort – jede Woche einmal Sport".

Dabei ist es allein schon fast mehr als Sport, mit der Straßenbahn zu fahren. Obgleich viele Nahverkehrsbetriebe seit 1950 neue Fahrzeuge aus einheimischer Produktion in Dienst gestellt haben, ist der Großteil des Wagenparks überaltert und die Straßenbahnzüge sind – besonders im Berufsverkehr – hoffnungslos überfüllt. Geradezu katastrophal ist vielerorts der Zustand der Gleisanlagen. Beförderungsqualität? Fehlanzeige. Ein steigender Anteil von Individualverkehr – sprich Nutzung eines eigenen „fahrbaren Untersatzes" – steht in Ulbrichts „Paradies" nicht zur Debatte. Motorräder und Mopeds gibt es zwar zu kaufen; doch wer mit den Annehmlichkeiten eines Pkw liebäugelt, darf jahrelang warten, es sei denn, er ist „hauptamtlicher

Funktionär" (so nennen sich die bezahlten Würdenträger in Parteien, Massenorganisationen und im Staatsapparat). Allenfalls hilft noch „Vitamin B" (in der DDR gebräuchlicher Ausdruck für Beziehungen) aus dem Dilemma; für die Masse der „Werktätigen" bleibt der eigene Pkw ein Traum. Aber der ständig ansteigende Verkehr in den Ballungsgebieten muss bewältigt werden; also bleiben nur der Ausbau der Straßenbahnstrecken und in geringerem Maße die Einrichtung neuer O-Bus- und KOM-Linien. Sieben Städte besitzen neben der Straßenbahn ein O-Busnetz: Berlin, Potsdam, Leipzig, Dresden, Zwickau, Gera und Erfurt. In drei weiteren Städten – Greiz, Weimar und Eberswalde – gibt es ebenfalls O-Busbetrieb – dort als durchaus sinnvolle Alternative zur Tram. Der Kraftomnibus hat in einigen kleineren Städten bereits der Straßenbahn den Garaus gemacht und wird es auch zukünftig noch tun, und er wird bis Mitte der siebziger Jahre zur Reduzierung der Straßenbahnnetze auch in größeren Städten beitragen – ungeachtet der Tatsache, dass gleichzeitig anderswo Neubaustrecken entstehen.
Die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der DDR im Ganzen und der Straßenbahn im Besonderen ist in sich widersprüchlich – in Abhängigkeit von den jeweils gültigen Ansichten der „Entscheidungsträger" und dem ständigen Zickzack-Kurs der „Verkehrsexperten". Von Letzteren räumen so manche der Straßenbahn keine Zukunft mehr ein, betrachten sie als Verkehrshindernis und möchten sie möglichst bald durch den Kraftomnibus ersetzen – unter der Losung der „sozialistischen Rationalisierung".
Derartige Ansichten, die seit Mitte der sechziger Jahre auch international, vor allem in Westeuropa und den USA, um sich greifen, sind Symptome einer sich anbahnenden Fehlentwicklung. Denn kein noch so moderner Kraftomnibus ist in der Lage, hinsichtlich der Beförderungskapazität mit einem Straßenbahnzug mitzuhalten, ganz zu schweigen vom entscheidenden Vorzug der Tram – der hohen Umweltverträglichkeit. Doch der Bau neuer Straßenbahnstrecken und die Beschaffung moderner, komfortabler Wagen sind teuer und erfordern einen Höchstaufwand an Arbeitskräften. Die aber sind in der „sozialistischen Menschengemeinschaft" Walter Ulbrichts stets Mangelware. Die Staats- und Wirtschaftsfunktionäre müssen versuchen, den öffentlichen Nahverkehr – koste es was es wolle – gewinnträchtig zu machen. So sind am Ende verkehrspolitische Erwägungen, die vom „Klassenfeind" stammen, hoch willkommen.



Tatra.
Die importierten tschechischen Tatra-Straßenbahnen läuten ein neues Zeitalter ein. Hier eine Aufnahme aus Halle mit dem Triebwagen 901 und dem passenden Beiwagen 101 vom März 1970

Indessen haben die Funktionäre die Rechnung ohne den Wirt gemacht. In der DDR existiert nämlich noch eine „alte Garde" von Fachleuten mit Diplomingenieur Rudolf Stuhr als exponiertestem Vertreter. Dieser Rudolf Stuhr war von 1938 bis 1942 Chef des Nürnberger Vereinheitlichungsbüros, welches sich in jenen Jahren anschickte, die schier unüberschaubare Vielfalt von Wagentypen durch lediglich drei Bauarten von Einheitswagen zu ersetzen, die allen Ansprüchen eines modernen Nahverkehrs gerecht werden sollten. Das Kriegsdesaster verhinderte letztlich die Verwirklichung der Projekte. Diplomingenieur Stuhr war zweifellos ein hervorragender Fachmann, aber wie viele Experten hielt er dem Nationalsozialismus bis zum bitteren Ende die Treue. Nach Kriegsende taucht Stuhr zunächst unter, denn

wegen seiner NS-Vergangenheit darf er vorerst keine leitende Position mehr bekleiden. Doch seine Stunde kommt – ihm, der in den Jahren des „Tausendjährigen Reiches" sogar seine Privatkorrespondenz mit dem „deutschen Gruß" unterzeichnet hatte, werden Loyalität gegenüber der „antifaschistisch-demokratischen Ordnung" in der Sowjetzone und persönliche Integrität bescheinigt. Bereits 1949 stellt Walter Ulbricht den ehemaligen Chef des Straßenbahn-Vereinheitlichungsbüros an die Spitze eines Gremiums, das sich mit Neuaufbau und Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der DDR befasst. Die wundersame Wandlung Stuhrs vom fanatischen Anhänger des Nationalsozialismus zum eifrigen Verfechter der „neuen Ordnung" ist vollzogen. Den hohen fachlichen Verdiensten des Diplomingenieurs, die er sich nunmehr auch im „Staat der Arbeiter und Bauern" erwirbt, tun diese Tatsachen indes keinen Abbruch. Aber sie zu nennen scheint notwendig; denn sie sind typisch für den Werdegang vieler „Persönlichkeiten" in der DDR.



Eisenach.
Im April 1972 hat der Triebwagen 43 das Nicolaitor passiert. Eisenachs Straßenbahn lebte, wie andere kleine Betriebe auch, von den Fahrzeugabgaben größerer Städte. So war dieser Wagen früher in Erfurt unterwegs gewesen

Die gesellschaftlichen Zustände im zweiten deutschen Staat, der sich nach nur 40 Jahren Existenz von der Bühne der Weltgeschichte verabschieden wird, sind mit dem Wort „Stalinismus" allein nur unzureichend zu beschreiben. Viel mehr sind politisches und wirtschaftliches System der DDR Zeit ihrer Existenz eigentümliche Konglomerate von Sowjet- und NS-Ideologie und der unter diesen Regimen geübten Praktiken. Die Uniformen von Nationaler Volksarmee und Volkspolizei, die Kleidung von FDJlern und Pionieren, die Aufmärsche und Fakkelzüge zu den Staatsfeiertagen, stets begleitet von wehenden Fahnen und Fähnlein, vom „Trä-trä-trä" der Fanfaren und „Rum-bum-bum" der Landsknechtstrommeln lassen erahnen, wes Geistes Kind die Gesellschaftsordnung in der DDR ist. Und Großveranstaltungen, wie etwa die „Deutschen Turn- und Sportfeste" oder Kampagnen wie die Ernteeinsätze, sind nichts weiter als ein Abklatsch entsprechender Inszenierungen im „Dritten Reich". Die Maitres de plaisir in Pankow sind getreue Epigonen brauner Vorbilder. Das Scheitern des DDR-Sozialismus ist vorprogrammiert. Bereits der Dichterfürst Johann Wolfgang von Goethe hatte als grundlegendes Prinzip jedweden Fortschritts erkannt, dass neue Inhalte neuer Formen bedürfen. So aber sehen sich die Humanisten und Demokraten, die im östlichen Teil Deutschlands nach den Erfahrungen von NS-Regime und Kriegsdesaster eine wahrhaft bessere Gesellschaft aufbauen wollen, bald um den Erfolg ihrer Bemühungen betrogen. Rudolf Stuhr indessen widmet sich mit Feuereifer den Aufgaben, deren Bewältigung ihm die Machthaber in der DDR anvertraut haben. Und diese Aufgaben sind wahrlich gewaltig. Als Mitglied der Kammer der Technik (KDT) lenkt er von seinem Wohnort Dresden aus für rund zwei Jahrzehnte die Geschicke des Nahverkehrs in der DDR. In den sechziger Jahren bereitet er die Gründung der VES-K (Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs) vor, die ihren Sitz natürlich ebenfalls in Dresden hat. Der Name dieser Institution trügt; denn sie befasst sich mit Problemen der technischen Weiterentwicklung des gesamten Nahverkehrs, darunter der Straßenbahn. Stuhr weiß, dass die Straßenbahn nur dann eine Perspektive hat, wenn sie attraktiver als andere Verkehrsmittel ist. Er argumentiert, dass ein einfaches Anknüpfen an den Vorkriegsstand nicht genügt. Ein deutlicher Qualitätssprung soll

erreicht werden – durch großzügige Beschaffung moderner Wagen, Errichtung neuzeitlicher Fahrleitungsanlagen und Stromversorgungseinrichtungen, den Bau von Gleisanlagen, die den Straßenbahnbetrieb weitgehend vom übrigen Verkehr trennen und durch Beseitigung der einem flüssigen Betrieb abträglichen Kuppelendstellen. Die Neufassungen der BO Strab (Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen) von 1955 und 1969 tragen der eingeleiteten Entwicklung Rechnung.

Die großen Nahverkehrsbetriebe in Dresden, Leipzig oder Magdeburg, aber auch kleinere Betriebe wie in Erfurt, Jena, Plauen oder Schwerin, werden nach und nach zu Schrittmachern des Neuen. Doch wie so vieles erfolgt die Verwirklichung der hoch gesteckten Pläne mit starker zeitlicher Verzögerung oder bleibt Stückwerk. Ein Beispiel dafür: 1956 beschließt der Stadtrat von Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), die dortige Straßenbahn von der exotischen Spurweite 925 mm auf Regelspur (1.435 mm) umzustellen und das Liniennetz beträchtlich zu erweitern. Aber erst vier Jahre später, am 8. Mai 1960 – anlässlich des „Tages der Befreiung", wird die neue Linie 5 als erste Normalspurstrecke eingeweiht. Nach 28 Jahren, 1988, wird die schmalspurige Straßenbahn schließlich mit der Einstellung ihrer letzten Teilstrecke und dem Ersatz durch eine Omnibuslinie für immer aus dem Stadtbild verschwinden.
Gerade das Beispiel Karl-Marx-Stadt zeigt deutlich, dass selten fehlende finanzielle Mittel oder Mangel an Baukapazitäten und Arbeitskräften die alleinige Ursache für schleppenden Fortgang oder völliges Scheitern begonnener Vorhaben sind. Gewaltigen Anteil an solchen Erscheinungen haben auch gering ausgeprägtes wirtschaftliches Denken der Funktionäre und die ihnen eigene Großmannssucht. Denn zeitgemäße Straßenbahnwagen, für deren Anschaffung die Honoratioren in Karl-Marx-Stadt die Umstellung des Netzes auf Regelspur als Voraussetzung ansehen, sind auch in Meterspur zu haben, und die Veränderung der Spurweite von 925 auf 1000 mm wäre mit erheblich weniger Kosten verbunden und in wesentlich kürzerer Zeit zu bewerkstelligen als die Einführung der Normalspur – bei wegen der geringeren finanziellen Belastungen höherem Nutzeffekt.



Im Betriebshof.
Im Magdeburger Depot Wilhelmstadt – nach einem Umbau 1929/30 lange Zeit eines der modernsten in Deutschland – erhält 1964 die Zugmannschaft vom Bahnhofsassistenten einen Triebwagen zugeteilt (HK)

Immerhin werden in den fünfziger und sechziger Jahren moderne Straßenbahnwagen zunächst in Werdau, dann in Gotha gebaut, die etwa gleichzeitig entstandenen bundesdeutschen Fahrzeugen in nichts nachstehen. Und die Arbeitskräftesituation in den Verkehrsbetrieben entspannt sich durch die Einführung moderner Fahrgastabfertigungssysteme spürbar. Nacheinander machen „Z-System", „ZZ-System" und „OS-System" von sich reden – auch dies eine Entwicklung, die mit derjenigen im Westen identisch ist. Die freigesetzten Schaffner können nun andere Aufgaben erledigen – im Fahrdienst, in den Werkstätten oder auch in den Fahrschein-Verkaufsstellen, welche die Verkehrsbetriebe nun einrichten.
Aber schon Mitte der sechziger Jahre naht das Ende aller Hoffnungen auf eine umfassende Modernisierung der Straßenbahnen aus eigener Kraft. 1965 zwingt Moskau mit Hilfe seiner ökonomischen Knute RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe) den Ostblockstaaten so genannte



Gothaer Traditionen.
Gotha war – und ist – nicht nur eine Straßenbahnstadt, sondern war auch Stammsitz der namhaften Waggonfabrik



Skoda-O-Bus.
Blau/elfenbein lackiert ist der O-Bus mit der Nummer 103 in Gera unterwegs. Gerade hat er den Markt der ostthüringischen Industriestadt verlassen

„Spezialisierungsabkommen" auf, die bis ins Detail vorschreiben, welche Industrieerzeugnisse jedes Mitgliedsland herstellen darf, welchen Anteil davon es für den eigenen Bedarf behalten kann und wieviel es wohin exportieren muss. Sinn der Zwangsverträge ist es, die ökonomische Vormachtstellung der Sowjetunion innerhalb des Ostblocks zu zementieren und gleichzeitig eine noch effektivere Ausplünderung der Vasallenstaaten zu ermöglichen. Natürlich spielt auch politisches Kalkül dabei eine Rolle, denn: Wer die wirtschaftliche Macht hat, besitzt auch die politische Macht. Diesem Grundsatz folgen die Führer im Kreml nicht weniger als die herrschenden Kreise in einem beliebigen anderen Land, obgleich nach kommunistischer Theorie angeblich die Politik über die Ökonomie dominiert.

1965 ist nicht nur das Jahr der Spezialisierungsverträge, welche die Machthaber in den Ostblokkstaaten ihren Völkern als „neue Qualität sozialistischer Integration und Kooperation" verkaufen. 1965 tagt in der DDR auch das 11. Plenum des Zentralkomitees der SED, auf dem Walter Ulbricht und Erich Honecker gegen die „westliche Unkultur" zu Felde ziehen und Honecker seine Brandrede gegen Wolf Biermann, Werner Bräunig, Sarah Kirsch und andere „Nonkonformisten" (auf gut deutsch Abweichler) aus dem Kreis der Kulturschaffenden hält.
Deren vorerst noch moderate Kritik an den Zuständen in der DDR muss den „Partei- und Staatsführern" ein Dorn im Auge sein. Das „Staatsvolk der DDR" (welch ungeheuerliche Wortschöpfung Ulbrichts – das Volk ist Eigentum des Staates!) soll auf keinen Fall da-

Ins Mühltal.
Im Herzen von Jena steht der Triebwagen 112, ein LOWA-Fahrzeug aus Werdau, im Mai 1968 zur Abfahrt in das Mühltal bereit

hinter kommen, was die Mächtigen mit ihren nebulösen Phrasen wirklich meinen.

Eines der Spezialisierungsabkommen von 1965 verbietet der DDR den weiteren Bau von Straßenbahnwagen. Der zweite deutsche Staat soll zukünftig derartige Schienenfahrzeuge aus der CSSR beziehen. Zwar verlassen bis 1967 neue Straßenbahnwagen in größerer Stückzahl die Werkhallen in Gotha, einige wenige Nachzügler werden 1969 noch fertig gestellt, aber alle Projekte für noch modernere Fahrzeuge bleiben Papierentwürfe. So ist der erste Tatra-Wagen, der 1967 in Dresden in Betrieb genommen wird, mehr als nur Symbol für den Beginn eines weiteren Kapitels der Geschichte der Straßenbahnen in der DDR. Die kommenden politischen Ereignisse werfen schon ihre Schatten voraus – nur ein Jahr später marschieren Truppen des Warschauer Paktes in die CSSR ein und setzen dem dortigen Versuch, dem Sozialismus ein menschliches Antlitz zu verschaffen, ein Ende.
Walter Ulbrichts Position als Staats- und Parteichef der DDR ist indessen bereits erschüttert. Der „Spitzbart" hat in letzter Zeit allzu sehr durchblicken lassen, dass er größeren Spielraum gegenüber dem Kreml wünscht.



Qualität aus Werdau.
Der O-Bus 131 der Leipziger Verkehrsbetriebe ist ein Produkt aus Werdau von 1956. Heute sind diese Traditionen der sächsischen Industriestadt fast völlig vergessen

Vorrangig geht es ihm darum, der sich bereits abzeichnenden Stagnation der Wirtschaft Einhalt zu gebieten. Doch der sowjetische Parteichef Leonid Breshnew, der die Doktrin von der eingeschränkten Souveränität der sozialistischen Staaten entwickelt hat, lässt sich die Eigenmächtigkeiten des DDR-Staatsratsvorsitzenden nicht bieten. Deshalb befiehlt er im Jahre 1971, Ulbricht abzusetzen. Das ist de facto der Anfang vom Ende der DDR, denn die Moskau treue Riege um Erich Honecker, die nun an die Macht kommt, wird den „besseren deutschen Staat" in den Ruin führen. Die Straßenbahn aber beweist eine nahezu unerschütterliche Lebenskraft. Im Wesentlichen unbeschadet übersteht sie alle Höhen und Tiefen von politischer und wirtschaftlicher Entwicklung. Am Ende der Ära Ulbricht existieren in der DDR noch 28 von einst 34 Straßenbahnbetrieben. Nur die Straßenbahnen in Stralsund, Staßfurt, Hohenstein-Ernstthal, Meißen, Mühlhausen und die von der Deutschen Reichsbahn betriebene Strecke Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal fallen Rationalisierungsmaßnahmen zum Opfer. Zumindest die Bahnen in Stralsund und Mühlhausen hätten gute Überlebenschancen besessen. Aber kurzsichtige Entscheidungen der Kommunalpolitiker, die dem Ratschlag nicht minder kurzsichtiger „Verkehrsexperten" folgen und auf die lärmenden und qualmenden Diesel-Omnibusse setzen, machen hier wie dort der „Elektrischen" den Garaus.

Als Walter Ulbricht 1973 stirbt, liegt auch das Ende der Eisenacher Straßenbahn bereits in Sichtweite. Deren Agonie währt allerdings noch bis 1975. Zum Vorwand für die Aufgabe des Straßenbahnbetriebes dient den Kommunalpolitikern in Mühlhausen wie in Eisenach das Argument, Wagen der Bauart Gotha mit einem Achsstand von 3,20 m, die größere Betriebe nach ihrer Umstellung auf Tatra-Wagen zur Verfügung stellen könnten, seien wegen der engen Gleisbögen nicht einsetzbar. Eine pure Zwekklüge, denn in beiden Städten verkehren seit Anfang der sechziger Jahre ehemalige Erfurter Triebwagen mit eben diesem Achsstand. Von letztgenannten Ausnahmen abgesehen ist die Straßenbahn in der DDR weiterhin das wichtigste Nahverkehrsmittel , und somit bleibt die DDR das, als was wir sie bereits in der Überschrift charakterisiert haben: Ein Straßenbahnland. ❑

Garnisonsstadt Potsdam.
Der Triebwagen 22 II, hier in einer Aufnahme auf der Linie 2 vom März 1959, ist ein modernisiertes Lindner-Fahrzeug von 1907.

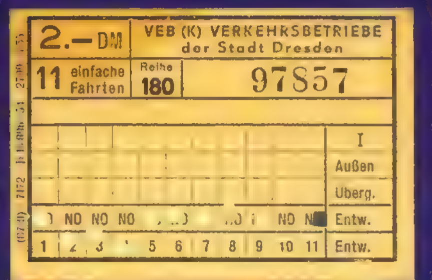


Dispatcher-Fahrzeug.
Bei Störungen oder gar Havarien mussten Organisatoren, Monteure oder Helfer schnell vor Ort sein. Dafür gab es die verschiedensten Straßenfahrzeuge. In Magdeburg hatte man 1967 unter anderem diesen B 1000. (HK)

Filmstadt Babelsberg.
Für einen DEFA-Film, der in München handelte, musste eine Straßenbahn in Münchner Originalfarben mitspielen: blau/weiß. Man lackierte den Potsdamer Wagen 119 II um und gab ihm die Fantasie-Nummer 136. Im April 1969 entstand diese Aufnahme vor der Wagenhalle Heinrich-Mann-Allee



Eberswalde.
Die Kreisstadt im Nordosten Berlins besaß neben dem O-Bus keine Straßenbahn. Bild vom September 1970 (PD)



2.– DM
VEB (K) VERKEHRSBETRIEBE der Stadt Dresden
11 einfache Fahrten
Reihe 180
97857
I
Außen
Überg.
Entw.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11
Entw.

11-Fahrten-Karte.
Für zwei Deutsche Mark elf mal Straßenbahn oder Bus fahren! Nicht schlecht. Zwei Mark waren jedoch auch viel Geld in den fünfziger Jahren (SG)

Von Spitzenleistungen und Schlusslichtern

Die Straßenbahnbetriebe



Rundbahn.
Das Besondere an Naumburgs Straßenbahn war, dass sie einen Rundkurs durch und um die Stadt befuhr. Aufnahme vom Juni 1965 mit dem Triebwagen 16

An dieser Stelle soll nicht davon die Rede sein, wie viele Straßenbahnbetriebe es zu Ulbrichts Zeiten in der DDR gab; denn darüber wurde bereits im Einleitungskapitel berichtet. Und wir wollen den Leser hier auch nicht mit statistischen Angaben überschütten, wieviel Linien jeder Nahverkehrsbetrieb bedient hat und wie groß die Länge der Gleise war. Wer sich dafür interessiert, findet die wichtigsten Angaben im Anhang.
Allen Straßenbahnbetrieben oder auch Nahverkehrsbetrieben in Ulbrichts DDR – viele von ihnen betreiben außer Straßenbahnlinien auch noch O-Bus- oder Omnibuslinien – ist eines gemeinsam: Sie sind volkseigen, also Staatsbetriebe. Da sich die Staatsmacht in Ostberlin, der Hauptstadt der DDR, jedoch nicht um alles kümmern kann, unterstehen die Verkehrsbetriebe den Räten der Städte. Viele, jedoch nicht alle Betriebe tragen das „K" (für „kommunal") in Klammern hinter den drei Buchstaben VEB.
Doch ob nun mit oder ohne „K", allen Verkehrsbetrieben steht ein vom Rat der Stadt (in Berlin vom Magistrat) eingesetzter Direktor – den „Funktionären" ist dieses Wort suspekt, sie sprechen lieber vom „Betriebsleiter" – vor.

Oft ist der Direktor Diplomingenieur oder zumindest Fachschulingenieur, mitunter allerdings nur ein „politischer Kader", dem jede weitere Qualifikation fehlt. In größeren Betrieben gibt es außer dem Betriebsdirektor noch die Bereichsdirektoren (je einen für Straßenbahn, Omnibus und wenn vorhanden O-Bus), einen Technischen Direktor und einen Direktor für Ökonomie. Der heißt nicht umsonst so, aber nicht „Kaufmännischer Direktor"; denn kaufmännisches Denken und Handeln ist der Planwirtschaft fremd.
Schließlich gibt es einen Direktor „Kader und Bildung". Letzterer hat im sozialistischen Betrieb nach dem Werkdirektor das Meiste zu sagen. Er ist verantwortlich für die Einstellung und Entlassung von „Werktätigen"(auch Arbeitskräfte genannt), aber auch für die Berufsausbildung.
Den Direktoren unterstellt sind die Heerscharen von Abteilungsleitern, Meistern, Verwaltungsangestellten und „Beschäftigten an der Basis" – Straßenbahnfahrer, Busfahrer, Schaffner (so weit nicht inzwischen abgeschafft), Fahrleitungs- und Gleisbauer, Werkstättenarbeiter, Fahrkartenverkäufer

bis hin zu den „Ritzenschiebern" und Putzfrauen (in der DDR verpönte Bezeichnungen, man soll „Facharbeiter für Gleispflege" bzw. „Raumpflegerin" sagen).

In manchem Verkehrsbetrieb der DDR (wie in anderen Betrieben auch) gibt es allerdings mehr Leiter als Werktätige. Von der ganzen Personalstruktur bekommt der Fahrgast, der täglich die Straßenbahn benutzt, allerdings kaum etwas mit – er hat es lediglich mit Fahrer, Schaffner, Fahrkartenverkäufer und Kontrolleur zu tun – letzteres mitunter auf unangenehme Weise, wenn er „vergisst", sein Fahrgeld zu entrichten.

Mit der Qualität von Betriebsführung und Betriebsklima, die wesentlich von den persönlichen Führungseigenschaften des Betriebsleiters abhängt, wird der Fahrgast dennoch konfrontiert – in Gestalt sauberer und gepflegter oder schmutziger und verrotteter Fahrzeuge und in der Art und Weise, wie Fahr- und Streckenpersonale den Fahrgästen gegenüber auftreten. Deshalb gibt es gute und sogar mustergültige Verkehrsbetriebe neben weniger vorbildlichen bis hin zu solchen, in denen verheerende Zustände herrschen. „Wie der Herr so 's Gescherr" lautet bekanntlich ein altes Sprichwort. Mit Betriebsgröße und technischer Ausrüstung haben Führungstätigkeit und Betriebsklima indessen wenig zu tun. Es gibt Verkehrsbetriebe, die nur über einfachste Hilfsmittel verfügen und trotzdem das Prädikat verdienen: „klein, aber oho". Dagegen besitzt manch' größerer Betrieb zwar modernste Technik, wird aber den Qualitätsansprüchen nicht gerecht.
Zu den großen Straßenbahnbetrieben, die in jeder Hinsicht als vorbildlich gelten können, gehören z.B. die in Leipzig, Dresden oder Magdeburg, zu den kleineren, auf die das eben so zutrifft u.a. die von Cottbus, Jena, Erfurt, Plauen oder Schwerin. Kein Wunder, denn an ihrer Spitze stehen durchweg erfahrene und engagierte Fachleute.



Unter dem roten Stern.
Vor der Wagenhalle von Straßenbahn und Thüringerwaldbahn in Gotha stehen 1963 Triebwagen 42 und 100. Der rechte ist im Rahmen der „sozialistischen Hilfe" aus Erfurt ausgeliehen. Der rote Stern auf dem Schuppengiebel leuchtete übrigens, wenn der Plan erfüllt worden war

Weniger erfreulich sind die Zustände beispielsweise bei der Straßenbahn in Halle (Saale). Deren Wagen sind stets schmutzig und ungepflegt. Daran ändert sich auch kaum etwas, als der Betrieb in den sechziger Jahren bevorzugt moderne Wagen erhält – zunächst der Bauart Gotha, dann der Bauart Tatra. Die neuen Fahrzeuge sehen nach kurzer Zeit genau so schlimm aus wie die alten. Die Dächer sind von einem undefinierbaren Gemisch aus Teer und Ruß geschwärzt, der Lack der Wagenkästen ist stumpf und blättert ab, Rostspuren „zieren" die Front- und Seitenbleche, ein freier Blick durch die Fensterscheiben ist so gut wie unmöglich. Für diese und andere Missstände macht die Leitung der Hallenser Verkehrsbetriebe schädigende Umwelteinflüsse – Abgase und Rauchpartikel aus den Schornsteinen der Chemiebetriebe – verantwortlich. Dass das nur faule Ausreden sind, beweist die Leipziger Straßenbahn. Leipzig ist nur wenige Kilometer von Halle entfernt und liegt im gleichen mitteldeutschen Industriegebiet wie die Saalestadt. Die Luft in Leipzig und Umgebung ist keineswegs besser als die in Halle, Merseburg oder Leuna – auch hier pusten die Schlote der Chemiewerke schädliche Abprodukte in die Atmosphäre. Trotzdem sind die Straßenbahnwagen blitzsauber; viele von ihnen erstrahlen in frischem Lack. Im benachbarten Halle hingegen ändert sich bis zur „Wende" kaum etwas; erst nach 1990 wird auch hier ein frischer Wind wehen und deutlich machen, dass es anders und besser geht.



Arbeitswagen. *Ein eigenwilliges Gefährt: Der Karl-Marx-Städter Arbeitstriebwagen 1305, aufgenommen im September 1973*

Die Naumburger Straßenbahn aber „schießt den Vogel ab". Nicht umsonst heißt sie im Volksmund „wilde Ziege". Denn die hiesigen Gleise sind so schlampig verlegt, dass die auf ihnen fahrenden Wagen die beängstigendsten Bocksprünge vollführen. Mehr noch: Gleiskrümmungen bestehen in Naumburg stellenweise aus aneinander gelegten geraden Schienenstücken. Diese Gleisbögen sind nicht rund, sondern eckig. Der Naumburger Betriebsdirektor spart einfach die Biegearbeiten ein. Von neuen Wagen hält er auch nicht viel – zwei moderne „Werdauer" verkauft er bald nach Cottbus, und zwei weitere gleicher Bauart nimmt er gar nicht erst ab, sondern überlässt sie der Leipziger Straßenbahn. Dafür geben sich bald gebrauchte Uralt-Fahrzeuge zunächst aus Leipzig, später aus Halle in der Stadt an der Thüringer Pforte ein Stelldichein.

Eine besondere „Attraktion" ist Naumburgs 1962 eingeführtes „OS-System". Denn hier sind im Gegensatz zu anderen Städten die Wagen nicht mit fest angebrachten Zahlboxen ausgestattet. Vielmehr saust der Fahrer an jeder Haltestelle von einem Wagenende zum anderen und streckt den Fahrgästen ein primitiv zusammengezimmertes, mit einem Schlitz versehenes Sperrholzkästchen entgegen, von den Straßenbahnfahrern spöttisch „Bettelbüchse" genannt. Kein Wunder, dass die Naumburger Ringbahn bald auf der „Abschussliste" steht. Sie überdauert zwar die Ära Ulbricht, doch immer wieder tragen sich die Stadtverantwortlichen mit der Absicht, das ungeliebte (weil unattraktive) Verkehrsmittel still zu legen.
Nun, die „wilde Ziege" wird auch noch in der Ära Honecker fahren und Einheimische wie Touristen durch ihre Absonderlichkeit „beglücken", um schließlich „sanft zu entschlafen". ❑



Kuppelendstelle. *Wendeschleifen an den Endhaltestellen waren zuerst selten. Steigerstraße in Erfurt, Linie 1: Der rechte Beiwagen wird hier auf den nächsten Zug warten und dann umrangiert für die Gegenrichtung. Der nächste wird wiederum stehen bleiben*



Wappen. *Noch fein säuberlich vom Schildermaler (ein heute ausgestorbener Beruf) aufgetragen waren in den fünfziger und sechziger Jahren die Wappen, Symbole und Schriftzüge der jeweiligen Betriebe an den Straßenbahnwagen*



Schmalspur-Vierachser.
Am 28. Juni 1959 wurde im Karl-Marx-Städter Depot Leninstraße der Triebwagen 297 fotografiert. Er war einer von drei vierachsigen Triebwagen aus dem Jahr 1942. Sein Schicksal nach 1964: Umsetzung nach Schöneiche, dort Umbau zum Beiwagen



Frankfurt (Oder).

Ein herrlicher Frühsommertag des Jahres 1958. Auf der Linie 2 ist der Triebwagen 59 mit einem LOWA-Beiwagen im Einsatz

Werbung.

Ebenfalls in Frankfurt an der Oder ist im April 1969 dieses Bild des bestens gepflegten Wagens 55 aufgenommen worden. Er fährt Reklame in Sachen Staatstreue. Oder besser: Linientreue?




3 3
1969
OS
55
55

Bergarbeiter-Bahn.
In erster Linie für den Berufsverkehr im dicht besiedelten Raum um Hohenstein-Ernstthal und Oelsnitz war die gleichnamige Überlandbahn unterwegs. Das Bild von 1956 zeigt das typische dieser Strecke im Vorland des Erzgebirges Ländliche Gegend mit dichter, eher an städtische Architektur erinnernder Bebauung



Betriebshof Köpenick.
Der Triebwagen 5408 mit Maximum-Drehgestellen steht im Jahre 1968 zum Einsatz auf der Linie 84 bereit (SGJ)

Sieben Linien.
Starker Andrang an der Kreuzung Dimitroff-/Bersarinstraße in Ostberlin. Bis zu sieben Straßenbahnlinien trafen sich hier (SH)



Neue Fahrzeuge.
Frankfurt an der Oder 1958: Ein nagelneuer Gotha-Zweiachser mit Beiwagen bringt frischen Schwung in die althergebrachte Fahrzeugtradition. Bemerkenswert, wieviel Aluminium-Zierrat damals noch verwendet wurde

Knotenpunkt Postplatz.
Etwa 1968 wurde dieser Zug der Linie 12 am Postplatz in Dresden aufgenommen. Im Hintergrund erhebt sich das Bühnenhaus des Schauspielhauses. Viele Linien trafen hier zusammen und sorgten für äußerst lebhaften Verkehr (PD)

Güterverkehr.
Ein Güterzug der Straßenbahn in Mühlhausen ist Ende der fünfziger Jahre auf der Überlandstrecke nach Pfafferode unterwegs, um die dortige Nervenheilanstalt mit Kohlen zu versorgen


H
2
Westkreuz
35

Der rote Stern leuchtet

Die Betriebshöfe



LOWA-Wagen aus Gotha.
Der in Halle (Saale) aufgenommene Triebwagen 512 ist eines jener Fahrzeuge der Bauart LOWA, die 1956 schon in Gotha hergestellt wurden. Rechts knattert ein F 8 mit Holzkastenaufbau aus dem Bild

In Betriebshöfen, auch Depots genannt, spielt sich ein großer Teil von dem ab, was dem Fahrgast meist völlig verborgen bleibt, aber einen reibungslosen Straßenbahnbetrieb überhaupt erst ermöglicht. Die Eingangstore zu den Betriebshöfen – kleine Verkehrsbetriebe haben meist nur einen einzigen, große dagegen bis zu über einem Dutzend – sind meist verschlossen, und fast stets prangt an ihnen ein Schild mit der Aufschrift „Zutritt für Unbefugte verboten" oder mit ähnlichem Wortlaut. Das ist heute übrigens nicht anders. Wo käme man wohl hin, wenn jeder X-Beliebige Einblick in das Allerheiligste eines Straßenbahnbetriebs nehmen könnte?
Aber Spaß bei Seite, derartige Verbote haben durchaus ihren Sinn. Denn ein unbedarfter Bürger ahnt nur wenig von den zahlreichen Gefahren, die da auf ihn lauern. Sei es, dass er in einen rangierenden Straßenbahnwagen hineinläuft, sei es, dass er in eine Arbeitsgrube stürzt oder versehentlich ein Strom führendes Kabel berührt, über einen Schrotthaufen stolpert oder auch nur einen Werkstattangehörigen, der gerade ein wichtiges Teil bearbeitet, in seiner Arbeit stört.
Trotzdem schade, dass der Zutritt zu den Betriebshöfen nicht gestattet ist, es sei denn mit besonderer Erlaubnis des Direktors und unter sachkundiger Begleitung oder anlässlich eines „Tages der offenen Tür". Denn die Depots haben Interessantes in Menge zu bieten. Da sind zunächst einmal die Wagenhallen, in denen die Straßenbahnwagen abgestellt werden, bevor sie zum Dienst ausrücken oder nachdem sie vom Einsatz zurückkehren. Größere Betriebe besitzen außerdem Freiabstellflächen – nicht überdachte Gleise, auf denen ebenfalls Fahrzeuge Platz finden, wenn die vorhandenen Abstellstände in der Halle nicht ausreichen. Dann gibt es Wartungsstände und Arbeitsgruben. Auf Ersteren werden die Fahrzeuge in aufgebocktem Zustand untersucht und falls notwendig repariert, in Letztere steigen die Werkstattarbeiter ein und führen notwendige Arbeiten am Fahrgestell aus.
Meist in unmittelbarer Nähe stehen zahlreiche Werkzeugmaschinen – von der Bohrmaschine über die Drehbank bis zur Fräs- oder Schleifmaschine. Man sollte es kaum für möglich halten: Der An-

teil an spanabhebenden Arbeiten ist beträchtlich. Natürlich sind auch die notwendigen Maschinen und Vorrichtungen für Schweißarbeiten vorhanden. In kleinen Betrieben ist in der einzigen Halle auch die Motorenwerkstatt untergebracht; größeren Betrieben stehen für Elektroarbeiten zumindest separate Räumlichkeiten, wenn nicht gar besondere Gebäude zur Verfügung.

Neulackierungen von Wagen erfolgen in Spritzkabinen oder im vom übrigen Hallentrakt abgetrennten Bereich der Lackiererei. Nur die Kleinbetriebe verfügen kaum über solchen „Luxus". Die Farberneuerung wird bei ihnen im Freien durchgeführt. Aber gleichgültig, wo und wie die Farbgebung erfolgt – von Mechanisierung oder gar Automatisierung ist nichts zu spüren. Der Lackierer, lediglich mit einer Schutzmaske vor dem Gesicht, führt seine Arbeit mit der Drukkluft-Spritzpistole aus. Mancherorts sind allerdings noch Pinsel und Farbtopf die Arbeitsmittel der Wahl. Verwendet werden Nitro- oder Kunstharzlacke, ab Anfang der siebziger Jahre auch Polyurethan-Lacke. Doch gleichgültig, welche Farbstoffe eingesetzt werden, die Arbeit des Lakkierers ist und bleibt gesundheitsschädlich.





Vorher – nachher.
In Erfurt nicht mehr benötigte Gotha-Wagen von 1938 wurden in Dresden in eigener Regie der Verkehrsbetriebe für die Meterspurlinie 31 rekonstruiert. Der Wagen 116 vor und nach dem Umbau

Nicht unwichtig sind auch Tischlerei und Polsterei, müssen doch von Zeit zu Zeit Holzbeschläge im Wageninneren und die meist noch hölzernen Bahnräumer erneuert sowie abgenutzte Polstersitze neu bezogen werden. Mutwillig aufgeschlitze Sitze oder durch Vandalismus zerstörte Beschläge gibt es zum Glück (noch) so gut wie nicht; solche Erscheinungen werden erst zu Beginn der neunziger Jahre verstärkt um sich greifen.

Jeder Straßenbahnbetrieb achtet auf saubere Wagen (oder sollte es wenigstens tun), und deshalb werden die Fahrzeuge mehr oder weniger regelmäßig gewaschen – bis weit in die sechziger Jahre meist nur unter Zuhilfenahme von Wasserschlauch, Eimer und Schrubber. Erst danach installieren die größeren Betriebe mechanische Waschanlagen – entweder im Freigelände des Betriebshofs oder in einer speziellen Waschhalle. Die Angehörigen der Straßenbahnbetriebe nennen diese noch recht unvollkommenen Vorrich-

tungen respektlos „Dreckverschmierungsanlagen“. Die rotierenden Bürsten erfassen nur die Seitenflächen der Wagen, und auch dies nicht mit erwünschter Gründlichkeit. Daher wird von Hand nachgewaschen – oder man lässt es bleiben. So verschlechtert sich allmählich das Äußere des Wagenparks immer mehr, bis es vielerorts einen untragbaren Zustand erreicht – letzte „Errungenschaft“ der Ära Ulbricht auf dem Gebiet des städtischen Nahverkehrs.
Schließlich existieren auf den Betriebshöfen auch Lagerplätze – für Schienen, Kabel und dergleichen, und mindestens ein Schrottplatz ist überall vorhanden. Hier werden die Reste zerlegter Wagen untergebracht, aber auch Dreh- oder Bohrspäne deponiert.
Bei den meisten Depots kann man nicht von reinen Betriebshöfen sprechen. Viel mehr sind sie kombinierte Einrichtungen – Betriebshof und Werkstatt zugleich. Reine Betriebshöfe, die nichts Anderem dienen, als Wagen abzustellen, haben nur die ganz großen Verkehrsbetriebe. Aber wenigstens eines von ihren Depots beherbergt ebenfalls die hier erwähnten Werkstätten. Nur die Leipziger Verkehrsbetriebe besitzen eigens einen riesigen Werkstättenkomplex am Stadtrand von Leipzig – die „Hauptwerkstätten Heiterblick“ (HWH), in denen alle Haupt- und Zwischenuntersuchungen, sonstige größere Ausbesserungen, aber auch Umbauten und Neulackierungen durchgeführt werden. Dennoch sind alle Leipziger Depots mit dem Notwendigen ausgerüstet, um kleinere Schäden schnell beheben zu können.



Veteran.
Dem im März 1966 in Cottbus aufgenommenen Triebwagen 42 sieht man deutlich an, dass er seine besten Jahre hinter sich hat

In Ulbrichts Staat herrscht Planwirtschaft. Das gilt auch für die Straßenbahn, und das wird demjenigen, der einen Betriebshof wenigstens von außen in Augenschein nimmt „werbewirksam“ demonstriert. Denn meist ist über dem Eingangstor oder auf dem Dachfirst der Wagenhalle ein roter fünfzackiger Stern platziert – dem Sowjetstern ähnlich. Sind die „Planaufgaben“ erfüllt und ist der „Sieg im sozialistischen Wettbewerb“ errungen, darf die Innenbeleuchtung des Sterns angeschaltet werden, ansonsten bleibt er dunkel. Allerdings gibt es einige Verkehrsbetriebe, die derlei Firlefanz nicht mitmachen. Die Erfurter Verkehrsbetriebe zum Beispiel, die zweifellos zu den mustergültigen Betrieben in der DDR gehören, bringen nie einen roten Stern an – weder am Verwaltungsgebäude noch an den Wagenhallen oder sonstwo anders.
Spätestens 1965 ist jedoch der „Sternenspuk“ zu Ende – die vermeintlichen Sowjet-Symbole werden abmontiert und landen auf dem Müll. ❑



Was es nicht gibt ...
Am Ufer der Werra überlebte dieser vormals Mühlhäuser Straßenbahnwagen. Als Anglerheim!



Fahrschule.
Im Mai 1966 wurde in Halle (Saale) der Fahrschulwagen 158 aufgenommen. Der 1926 in Gotha gebaute Triebwagen war 1956 aus dem Regelverkehr ausgeschieden und für seinen neuen Zweck umgerüstet worden.



Am Rande Berlins.
Jederzeit ein Genuss – auch heute noch – ist die Fahrt mit der Straßenbahn zur Schleuse in Woltersdorf. Auf diesem Bild vom September 1970 ist der Triebwagen 15 an der Haltestelle Depot zu sehen (PD)

Hochbetrieb.
Allein ist der Potsdamer Triebwagen 127 im Februar 1960 auf der Linie 3 im Einsatz. Ihm folgt ein ganz neuer Zug aus modernen Gotha-Zweiachsern. Links im Hintergrund eine Parade von Werdauer Bussen

Im Depot.
Der Schweriner Triebwagen 4, aufgenommen im Juni 1968, macht Reklame für das Kaufhaus „Magnet“


OS
15



Generationswechsel.

In Nordhausen begegnen sich im Juni 1966 ein moderner Gotha-Wagen und einer der von der Waggonfabrik Wismar 1934 gelieferten Typen. Im Hintergrund die im Neuaufbau befindliche, weil im Krieg völlig zerstörte Oberstadt



Interessantes Gespann.
In Dessau ist 1960 auf der Linie 1 der Triebwagen 28 II zusammen mit dem Beiwagen 102 II im Einsatz. Ersterer wurde 1930 in Dessau selbst gebaut, während der Beiwagen ein Kriegsstraßenbahntyp von 1942 ist

Warten auf Fahrgäste.
In Frankfurt (Oder) warten der Triebwagen 29 und sein LOWA-Beiwagen im Mai 1973 an der Endstelle der Linie 3 auf Zusteiger



Über Land.
Triebwagen 649 und Beiwagen 182 sind im Mai 1968 auf der Überland-Linie 33 von Merseburg Süd nach Frankleben im Einsatz. Es ist eine der letzten Fahrten, im selben Monat wird diese Linie im Geiseltal eingestellt



Tag der Republik.
7. Oktober 1966, Erinnerungsschnappschuss vor dem „Großen Hecht" in Dresden (PD)

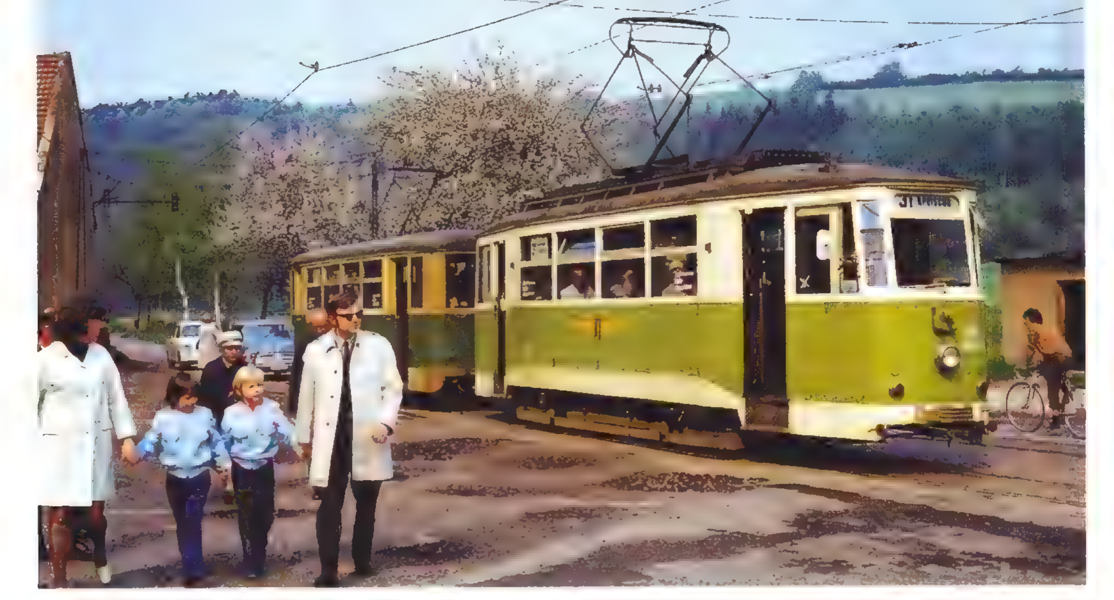


Gleisdreieck Endstelle Diesdorf.
Das aufwändige Umrangieren gehörte in Magdeburg an der Endstelle Diesdorf bis in das Jahr 2000 zum Alltag. Hier eine Aufnahme von 1964 mit dem LOWA-Triebwagen 4 (HK)



An der Landeskrone.

Auf der Linie 2 von der Landeskrone zum Krankenhaus ist dieses Görlitzer Gespann aus Triebwagen 23 und LOWA-Beiwagen im Einsatz



Frühling im Lockwitztal.
Die Bäume blühen, und der Zug der Linie 31 nach Kreischa ist gut besetzt – ein Frühlingssonntag sorgt für regen Verkehr. Zwei Autofahrer mit ihren P 70 und „Trabant" warten geduldig hinter der Straßenbahn (SGO)



Wintereinbruch.
Es schneit mächtig in Karl-Marx-Stadt im Dezember 1973. Auf der Linie 2 ist der Tatra-Triebwagen 420 mit einem weiteren und einem Beiwagen unterwegs





Umsetzen und viel Arbeit.
1964, Linie 3 der Magdeburger Straßenbahn, Endstelle Diesdorf: Das Umsetzen im Gleisdreieck erforderte nicht nur beim Ab- und Ankuppeln und Rangieren einige Arbeit, natürlich mussten auch in den Wagen sämtliche Zuglaufschilder umgehängt werden. Der LOWA-Triebwagen Nummer 1 wurde bis 1975 eingesetzt. Die Beiwagen sind Aufbauwagen aus den Jahren 1950 und 1951 (HK)



Graues Arbeitstier.
Vor dem Depot der Straßenbahn in Mühlhausen wurde 1965 der Arbeitstriebwagen 39 aufgenommen. Man beachte die Oberleitungs-Konstruktion über der Schiebebühne





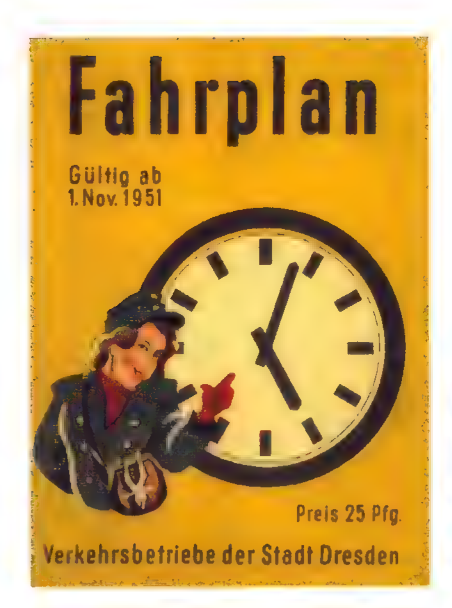
Lok Nummer 3.
Bis zum Februar 1963 wurde auf Strecken der Geraer Straßenbahn auch Güterverkehr abgewickelt. In erster Linie transportierte man Kohlen vom Schmalspurbahnhof Gera-Pforten aus in diverse Fabriken der Stadt

Nach Tolkewitz.
Noch ein ganzes Stückchen Weg hat der Zug der Linie 3 im Juni 1960 bis zum Straßenbahnhof Tolkewitz vor sich. Hier hält er gerade auf dem Vorplatz des Neustädter Bahnhofs. Den himmelblauen Skoda „Octavia" gibt es auch heute wieder, nur sieht er nun ganz anders aus

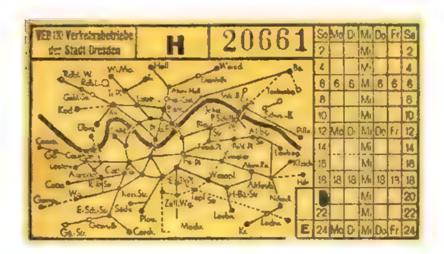


Bahnhofsvorplatz Eisenach.

Schon etwas in die Jahre gekommen ist der Eisenacher Triebwagen 40. In Gotha gebaut 1938 war er bis 1965 mit der Nummer 88 in Erfurt gefahren. Nach der Einstellung des Eisenacher Betriebes 1976 wird er in seine „Geburtsstadt" Gotha zurückkehren (SGJ)



Pläne, Fahrkarten.
Diesen recht flott aufgemachten Taschenfahrplan gab es 1951 in Dresden. Die Fahrplantabellen im Inneren waren dem des Reichsbahn-Kursbuches sehr ähnlich. Unten ein Fahrschein aus jenen Jahren mit aufgedrucktem Netzplan (SG)



Zum Stahl- und Walzwerk.
Ein Zug der Linie 2 hält, vom Brandenburger Hauptbahnhof kommend, in der Hauptstraße. Fahrtziel ist die Quenzbrücke am Stahl- und Walzwerk. Alle drei Fahrzeuge wurden von Lindner in Ammendorf gebaut



Meißen-Jaspisstraße.
Schon 1936 wurde der Personenverkehr bei der Meißener Straßenbahn eingestellt. Bis in den Dezember 1967 wurden jedoch mit diesen Lokomotiven noch Güter befördert. Das Bild zeigt die Lok 2 im Juli 1960 im Übergabebahnhof Jaspisstraße

Gera, Mai 1959.
Was für ein Straßenbahnzug! Den Triebwagen 112 hatte die MAN 1928 geliefert. Geras Fahrzeugpark war einer der buntesten im ganzen Land, sowohl was die Fahrzeuge betraf, aber auch in der Tat wegen der Farben


Zwötzen 2
112

Von Aufbauwagen und Neubauten

Die Straßenbahnfahrzeuge



An der Ostseeküste.
Rostocks Triebwagen 30 mit einem LOWA-Beiwagen, aufgenommen im Juli 1967 vor dem modernen Wagenschuppen

Gerüchten zuwider ist längst nicht alles in Ulbrichts DDR grau in grau. Im Gegenteil, es gibt so manchen farblichen Akzent, der das scheinbare Einerlei wohltuend auflockert. Zu den buntesten Farbtupfern im Straßenbild der Städte gehören zweifellos die Straßenbahnwagen. Mal erstrahlen sie in Rot, mal in Grün, dann wieder sind sie zweifarbig lakkiert oder tragen ein schlichtes weißes Kleid, dessen Grundton durch dezente Zierstreifen in anderer Farbe hervor gehoben wird. Welche Farbe vorherrscht, hängt davon ab, wo die Wagen verkehren. Fast jede Stadt bevorzugt ihr eigenes Farbschema. Beinahe überall sind auch Fahrzeuge mit vom Üblichen abweichender Lakkierung anzutreffen. Ein solcher Wagen ist meist todsicher ein Fahrzeug aus der großen, fast unüberschaubaren Schar der Arbeitswagen für unterschiedlichste Einsatzgebiete. Schienenreinigungswagen, Schleifwagen, Fahrschulwagen sind nur einige davon. Mitunter begegnet man auch einer Elektrolokomotive; denn mancher Betrieb hält für besondere Transporte derartige Fahrzeuge als Zugmittel vor. Und schließlich gibt es auch Güterwagen, zum Beispiel bei der Leipziger oder Dresdner Straßenbahn.
Doch nicht nur die großen Betriebe besitzen solche Spezialfahrzeuge; sie sind auch in kleineren anzutreffen. Die Mühlhäuser Straßenbahn etwa transportiert regelmäßig in offenen Wagen Kohlen zur Nervenheilanstalt in Pfafferode. Einen Exoten unter den Straßenbahnbetrieben gibt es auch – die Straßenbahn in Meißen, für die man keinen Fahrschein lösen kann. Sie befördert ausschließlich Güter.
Doch lassen wir die Arbeits- und Güterwagen beiseite und widmen uns ganz den wichtigsten Straßenbahnwagen – den Trieb- und Beiwagen für die Personenbeförderung. Die DDR hat ein schweres Erbe zu verkraften. Zwar besitzen manche Betriebe noch recht moderne Wagen aus der Vorkriegs- oder gar Kriegszeit – Dresden und Magdeburg die „Hechte", Halle große, einst geplanten Einheitswagen ähnelnde Vierachser, Erfurt seine Zweiachser aus Gothaer Produktion –, aber viele sind im Krieg verloren gegangen, und die noch betriebsfähigen sind überwiegend in einem jammervollen Zustand.
Ab 1948 beginnt in den Waggonfabriken Werdau und Gotha die

Fertigung so genannter Aufbauwagen. Sie entstehen überwiegend auf noch verwendbaren Fahrgestellen im Krieg zerstörter oder aus anderen Gründen schrottreifer Fahrzeuge. Manche Betriebe bauen auch selbst Wagen auf. Die sehen mitunter recht absonderlich aus. Immerhin schließen die Aufbauwagen die größten Lücken im Wagenpark. Die letzten von ihnen erhält 1955 die Naumburger Straßenbahn. Eigentlich sind die Aufbauwagen zu diesem Zeitpunkt bereits überlebt; aber die aus Leipzig übernommenen vorsintflutlichen Triebwagen sind in so desolatem Zustand, dass es notgedrungen zum Umbau kommt.
Zweiachsige Neubauwagen erscheinen erstmals 1950 – die bekannten „Werdauer". Auch je ein Prototyp eines vierachsigen Großraumtrieb- und -beiwagens entsteht. Zum Serienbau kommt es aber nicht. Zwei Jahre später fertigen auch der VEB Waggonbau Gotha und der VEB Waggonbau Ammendorf erste Neubaufahrzeuge – allerdings nur Beiwagen. Mit der Herrlichkeit, neue Straßenbahnwagen in drei Werken bauen zu können, ist es aber bald vorbei. Die DDR-Planwirtschaft braucht die Fabrik in Werdau, um dort Lastkraftwagen zu produzieren, und das Ammendorfer Werk darf fast nur noch Liegewagen für die Staatseisenbahnen des „großen Bruders" UdSSR herstellen.



Dresdner Sonderwunsch.
Der Wagen 2500 war der zweite G 4-Prototyp aus Gotha, auf Sonderwunsch der Dresdner Verkehrsbetriebe mit Druckknopfsteuerung an Stelle der Schaltradbetätigung ausgestattet. Mit dieser Steuerung war man in Dresden durch die „Großen Hechte" vertraut (SGJ)

Der VEB Waggonbau Gotha, nunmehr alleiniger Hersteller von Straßenbahnwagen, produziert ab 1954 Wagen einer verbesserten Bauart Werdau. Doch die Gothaer Waggonbauer haben schon einen ganz neuen Typ auf dem Reißbrett. Da die Staatliche Plankommission dem Bau zustimmen muss, hilft nur ein Trick. Der Entwurf wird als Typ „ST 2 m SU" deklariert (zweiachsiger Trieb- und Beiwagen in Meterspur für die Sowjetunion). Nach Fertigung eines Probezuges aus Trieb- und Beiwagen im Herbst 1956 nimmt das Werk die Serienproduktion auf, und von 1957 bis 1967 werden – mehrmals verbessert – die zeitlos schönen zweiachsigen Gotha-Wagen hergestellt.
Die „Gothaer" sind bald aus dem Straßenbild der Städte nicht mehr weg zu denken. 1958 liefert das Werk je ein Baumuster eines vierachsigen Großraumtrieb- und -beiwagens nach Berlin. Die Konstruktion stammt vom VEB Waggonbau Ammendorf und sollte ursprünglich die Ausrüstung der Überlandlinien in Halle mit neuzeitlichen Fahrzeugen ermöglichen. Die stark von den Prototypen abweichenden Serienfahrzeuge werden von 1961 bis 1964 hergestellt und in Berlin, Magdeburg und Dresden eingesetzt.
1959 stellt der VEB Waggonbau Gotha wieder einen neuen Wagentyp vor – einen vierachsigen Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil. Dieser speziell auf Wunsch der Erfurter Verkehrsbetriebe konstruierte Gelenkwagen wird von 1961 bis 1967 in Serie gebaut und gelangt auch in anderen Verkehrsbetrieben der DDR zum Einsatz. Den Löwenanteil an Wagen des Typs G 4 erhält Leipzig. Zufrieden sind die Gothaer Waggonbauer aber keineswegs. Bereits 1961 erscheint ein Artikel im „Neuen Deutschland", dem „Zentralorgan der SED". Darin schreibt Chefkonstrukteur Herms: „Wir bauen neue Wagen, aber mit der alten elektrischen Ausrüstung". Doch die Elektroindustrie kann der Waggonfabrik weder neuzeitliche Fahrmotoren noch moderne Fahrschalter liefern; die Staatliche Plankommission hält sie für überflüssig. So werden weiter Motoren und Fahrschalter eingebaut, deren Grundkonstruktion noch aus der Vorkriegszeit – nämlich vom Vereinheitlichungsbüro – stammt.

Langsam aber sicher verliert der Straßenbahnbau in der DDR den Anschluss an den internationalen Standard. Walter Ulbricht aber behauptet steif und fest: „Die DDR hat Weltniveau". Aber die Wahrheit sieht anders aus. Schon 1959 muss die Gothaer Waggonfabrik für Berlin so genannte „neu karossierte" Wagen herstellen, deren erste Exemplare aus alten BVG-Fahrzeugen entstehen. Ulbricht hat inzwischen für die gängige Praxis, aus Alt Neu zu machen, ein „sinnreiches" Schlagwort kreiert. Das heißt „sozialistische Rekonstruktion". Und so heißen diese Wagen natürlich bald „Rekonstruktions-Wagen" oder kurz „Rekowagen". Äußerlich den Wagen der Bauart Gotha ähnlich, sind sie im Grunde ein Rückfall in die Zeit der Aufbauwagen. Schlimmer noch, im Gegensatz zu jenen besitzen die Rekowagen nicht einmal Fahrgestelle. Die Laufeigenschaften sind dem entsprechend. Ihre Fertigung wird bald in das Raw Berlin-Schöneweide verlagert.

Die „Berliner Böcke" setzen den wenig rühmlichen Schlusspunkt unter den Bau von Straßenbahnwagen in der DDR, denn ab 1970 werden sie – nun als komplette Neubauten, aber immer noch als Reko-Wagen bezeichnet (schließlich gilt offiziell das Bauverbot durch den RGW) und in fast unveränderter Bauform – auch an Verkehrsbetriebe außerhalb Berlins geliefert. Die letzten „Knochenbrecher", wie man sie auch nennt, verlassen Ende 1975 die Werkhallen in Schöneweide. 1965 entwickelt der VEB Waggonbau Gotha noch einen dreiteiligen, sechsachsigen Gelenkwagen mit der Typenbezeichnung G 6 auf der Grundlage des vierachsigen Großraumwagens und des Gelenkwagens G 4. Der Zeichnungssatz wird komplett fertig gestellt. Zum Bau kommt es aber in Folge der „Spezialisierung" nicht mehr. Doch die Epoche der Gotha-Wagen ist nicht ganz zu Ende. 1966 stellt CKD den Prototyp eines zweiachsigen Nachbau-Triebwagens in Meterspur fertig, und bis 1968 entsteht in Prag eine Serie solcher Trieb- und Beiwagen für diejenigen Verkehrsbetriebe der DDR, die noch keine „Tatras" einsetzen können. Der Presserummel um die „unechten Gothaer" ist groß. Den Zeitungslesern wird vorgemacht, „die tschechoslowakischen Freunde" hätten „einige wichtige Verbesserungen an den Wagen" vorgenommen. Die „Verbesserungen" sind in Wirklichkeit Vereinfachungen der Konstruktion und Anpassungen an tschechische Fertigungsstandards; aber das nehmen die Journalisten nicht so genau. CKD bricht die Fertigung der Nachbau-Gothaer jedoch bald ab – die Werkhallen in Prag-Smi-



Schluss in Klingenthal 1964.
Im September 1966 steht der ehemalige Klingenthaler Triebwagen ET 198.02 in Plauen abgestellt. Nach der Einstellung des Betriebes in Klingenthal 1964 war er sichergestellt worden. Im Hintergrund ein Gotha-Zweiachser

Betriebshof Ammendorf.
Im Mai 1966 wurde in Ammendorf der Arbeitstriebwagen A 2 aufgenommen. Das „A" steht in diesem Fall für den einsetzenden Betriebshof, es gab auch diverse andere Kürzel



chov werden für den Bau der Tatra-Wagen benötigt. 1969 erhalten einige Verkehrsbetriebe nochmals Wagen aus Gotha, allerdings ausschließlich Beiwagen. Die Staatliche Plankommission der DDR hat dem VEB Waggonbau gestattet, noch vorhandene Großteile aus der Straßenbahnfertigung aufzubrauchen. Diese Wagen sind die letzten Erzeugnisse, die unter dem Firmensignet mit den stilisierten Buchstaben „W" und „G" das Werk verlassen.
1969 ist auch das Jahr, in welchem die serienmäßige Lieferung von Tatra-Straßenbahnwagen an DDR-Verkehrsbetriebe beginnt. In den Großbetrieben Dresden, Halle, Leipzig und Magdeburg verdrängen die Typen T 4 D und B 4 D allmählich die älteren Fahrzeuge; Schwerin und Karl-Marx-Stadt erhalten die breiteren T 3 D und B 3 D. Doch auch in den Klein- und Mittelbetrieben, die diese Fahrzeuge wegen der vorhandenen Gleisgeometrie nicht einsetzen können, soll der Wagenpark weiter modernisiert werden. Die zuständigen Staatsorgane und die VES-K Dresden verhandeln mit dem Prager CKD-Werk über Entwicklung und Bau eines so genannten „Kurzgelenkwagens", der sowohl neuzeitlichen Anforderungen entsprechen als auch den Betriebsverhältnissen kleinerer Straßenbahnbetriebe gerecht werden soll.
Im Frühjahr 1973 stellt CKD die beiden Prototypen des neuen Typs KT 4 D vor. Im gleichen Jahr stirbt mit Walter Ulbricht der Mann, der ein Viertel Jahrhundert lang die Geschicke im östlichen Teil Deutschlands maßgeblich bestimmt hat. ❑



Nach Wilkau-Haßlau.
Die Linie 3 in Zwickau führte vom Hauptbahnhof durch die Stadt und dann über Land und an traditionsreichen Steinkohlenschächten vorüber bis Wilkau-Haßlau. Im September 1959 entstand auf dem Überlandabschnitt dieses Bild des Aufbauwagens 72 II (Gotha/LEW 1955, auf Fahrgestell von 1926). Im Schlepp hat dieser einen LOWA-Beiwagen. 1975 wurde der Überlandbetrieb eingestellt

Triebwagen 2.
Im Juli 1959 wurde der Wagen 2 (Weimar/SSW 1912) in Hohenstein-Ernstthal fotografiert. Ein Jahr später, im März 1960, wird der Betrieb hier eingestellt werden

Und wieder der rote Stern.
Im Juli 1971 ist der Triebwagen 307 (auch ein Nachkriegs-Aufbauwagen) in Karl-Marx-Stadt auf der Linie 1 nach Siegmar unterwegs. Das Kulturhaus im Hintergrund trägt weithin sichtbar den roten Stern, der jedoch auch schon leicht lädiert ist


72
26


STRASSENBA

Entgleist.
Sehr früh schon wurden in Leipzig von engagierten Straßenbahnern alte Fahrzeuge gerettet und erhalten. 1958 entgleiste der historische Wagen 308. An der Kurbel hatte damals Wolfgang Schreiner, Autor der meisten Bilder dieses Buches, gestanden! Die Kamera stets griffbereit, fotografierte er selbstverständlich sofort diesen seltenen Moment und den Menschenauflauf, um sich danach den Fragen der Polizei zu stellen. Das Ergebnis war eindeutig: Schuld war die miserable Gleislage, nicht etwa das Tempo des Fahrers mit dem alten Wagen, der maximal nur 30 km/h schaffte!



In der Großstadt.
Ein Zug der BVG-Linie 4 in der Leninallee, Ecke Dimitroffstraße zu Beginn der sechziger Jahre. Der Triebwagen ist damals schon 50 Jahre alt, die beiden Beiwagen stammen aus der Ammendorfer Produktion von 1953 (SH)

Linie 24.
Diese Linie war in Halle (Saale) die letzte, auf der noch Beiwagen mit offenen Plattformen im Einsatz standen! Hier überquert ein Zug den Bahnhofsvorplatz



Das sächsische Manchester.

Dieses Bild macht deutlich, wie sehr Chemnitz im Zweiten Weltkrieg gelitten hatte. Noch 1959 ist die gähnende Leere rings um den Zug der Linie 5 unübersehbar, der mit dem Triebwagen 251 über krumme Schienen schwankt



Ablösung.
Ein stilreiner LOWA-Zug im Einsatz auf der Rostocker Linie 4, aufgenommen im Juni 1967. Dahinter wartet noch einer der Vorkriegswagen



Hinauf nach Weißig.
Große Strecken tangential zu den Straßenbahnlinien der Stadt legten die O-Busse in Dresden zurück. Aus Löbtau ist dieses Gespann auf der Höhe über dem Elbtal in dörflicher Umgebung angekommen (9. April 1971)


203
679-4



Im Plauenschen Grund.
Im Mai 1974 wurde die Linie 3 nach Freital-Hainsberg eingestellt. Georg Otte fotografierte vorher unterhalb der Begerburg (SGO)

Zwickaus Linie 2.
im Mai 1966 wird die Linie 2 in Zwickau eingestellt. Kurz zuvor entstand dieses Foto des Triebwagens 116 (geliefert aus Gotha 1955, zuerst Nummer 83)


17
Sonderfahrt
1100

Einzelstücke.
Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben wagte man sich 1956 selbst an den Bau eines Zuges. Heraus kommen sollte etwas ganz Besonderes: Das Gespann mit den Nummern 1100 und 2100. Kaum zu glauben: Unter der Prachtkarosse des Triebwagens stecken die Fahrgestelle alter zweiachsiger Wagen!



Im Saaletal.
Von Zwätzen her strebt im Juni 1958 ein Zug der Jenaer Straßenbahn der Stadt entgegen. Der LOWA-Triebwagen Nr. 1 hat einen Weimarer Beiwagen und weiter den altertümlichen Beiwagen 14 im Schlepp

Endstation Friedhof.
Nicht selten waren am Stadtrand gelegene Friedhöfe auch Endpunkte von Straßenbahnlinien. So auch in Gotha: Der Triebwagen 21 hat im Juni 1961 gerade die Endhaltestelle an der Langensalzaer Straße erreicht



Zum Wald.

Linien-Nummern gab es nicht in Mühlhausen. „Zum Wald" wird der Triebwagen 82, ein ehemals Erfurter Wagen, fahren. Noch steht er in der Wendeschleife am Bahnhof und wartet auf Fahrgäste

Im Mühltal.
Eine der schönsten Jenaer Straßenbahnlinien führte in das Mühltal. Im Juni 1955 kommt von dort der Triebwagen 14 mit einem LOWA-Beiwagen heran. Mit einem flotten Spurt zieht ein weinroter Wartburg „Tourist" vorüber

Dessau: Alter Berliner.
Eindeutig einen ehemaligen Berliner kann man hier identifizieren: Der Dessauer Triebwagen 23 III ist der ehemalige BVG 5599. Das Foto entstand in den späten fünfziger Jahren



„Romanische" Fenster.

Der im Depot Ammendorf aufgenommene Triebwagen 151 der Verkehrsbetriebe Halle gehörte zu einer Serie mit schönen Rundbogenfenstern



Bahnhofsvorplatz Mühlhausen.

Besser als alle Worte spiegelt dieses Bild die Atmosphäre einer mittleren Stadt abseits allen großen Weltgetriebes wider. Sommer 1963, es ist nicht allzuviel los in Mühlhausen.
Fluch oder Segen? Der alte Triebwagen 58 (Weimar 1912) wird mit seinem noch aus dem 19. Jahrhundert stammenden Beiwagen irgendwann losrumpeln in die Stadt. Das ist die Nachricht dieses Tages



Baujahr 1951.
Im Betriebshofgelände der Straßenbahn Nordhausen steht im Juli 1971 der Triebwagen 30. Er ist zu diesem Zeitpunkt exakt 20 Jahre alt. 1951 hatte ihn LOWA in Werdau fertiggestellt.

In Görlitz gebaut – in Görlitz gefahren.
Zeit seines Lebens war der Triebwagen 30 in Görlitz zu Hause. Geliefert 1927 von der dortigen Waggonfabrik, lief er bis in die siebziger Jahre noch als Arbeitswagen. Hier ein Bild von 1970 auf der Linie 1.


Rauschwalde
1
OS
30

Anfangs oft Flickwerk

Gleise und Fahrleitungen



Reko-Triebwagen.
Speziell für Berlin begann 1959 die Rekonstruktion älterer Fahrzeuge, die rein äußerlich den Gotha-Typen ähnelten. Aufnahme vom April 1960 von der Linie 49

Ohne Gleise und ohne Fahrleitung könnte keine Straßenbahn fahren. Zu Ulbrichts Zeiten besitzen die meisten Nahverkehrsbetriebe eigene Abteilungen, die für die Wartung und Instandsetzung dieser Anlagen, aber auch für deren Neuerrichtung zuständig sind. Zentrale Betriebe für Gleisbau und Fahrleitungsbau entstehen erst in den siebziger Jahren. Was die Gleise anbelangt, werden bis Anfang der fünfziger Jahre die bestehenden Anlagen mehr oder weniger notdürftig geflickt. Das gilt für im Straßenplanum verlegte Schienen wie für solche auf besonderem Bahnkörper in gleichem Maß. Letztere gibt es allerdings überwiegend auf Vorort- und Überlandstrecken; erst ab Anfang der sechziger Jahren werden Gleise auch innerhalb der Städte mehr und mehr abseits der Straßenfläche verlegt. Sinn des Ganzen ist es, die Straßenbahn vom übrigen Verkehr zu trennen und so die gegenseitige Behinderung von Tram und Kraftverkehr zu mildern bzw. weitgehend zu beseitigen.

Auf die Möglichkeit, ihre mit Rillenschienen versehenen Stadtstrecken gründlich zu erneuern, müssen die Verkehrsbetriebe Anfang der fünfziger Jahre noch warten, denn die Maxhütte in Unterwellenborn produziert vorerst nur Vignole-Schienen der Formen S 33 und S 49 (die Kennzahl gibt das Gewicht in kg / m an), die auch von der Deutschen Reichsbahn benötigt werden. Rillenschienen der gängigen Profile NP 3 und NP 4 (NP bedeutet Normalprofil) werden erst Jahre später wieder produziert.

So kommt es, dass mancher Betrieb, der zu Beginn der fünfziger Jahre erste bescheidene Streckenerweiterungen vornimmt, auch für Strecken im Stadtgebiet normale Breitfußschienen auf Schwellen-Oberbau verwendet und damit ungewollt zum Vorreiter späterer allgemeiner Entwicklung im Gleisbau wird. Doch gleichgültig, wie die Gleise verlegt werden – Gleisbau ist und bleibt körperliche Schwerstarbeit. Für Gleise im Straßenplanum wird zunächst der Unterbau angefertigt – eine Schicht aus Sand, dann eine aus Schotter, darüber kommt eine weitere aus Sand und feinem Kies. Da heißt es: Schippen, schippen, schippen! Danach werden die Schienen verlegt und durch



Eutritzsch.
An der Endhaltestelle Eutritzscher Markt im Norden der Messestadt Leipzig steht ein Zug der Linie 21 mit dem Triebwagen 1390 zur Rückfahrt in das Stadtzentrum bereit. Der Triebwagen ist ein Maximum-Vierachser, umgebaut zum Einrichtungswagen

Spurhalter miteinander verbunden. Schienenzange und Brechstange sind die einzigen Hilfsmittel, um die Schienen anzuheben und auszurichten – es sei denn, ein Verlegekran steht zur Verfügung. Doch solche Hebezeuge gibt es nur in Großbetrieben wie in Leipzig, und die stammen noch aus der Vorkriegszeit.
Liegen die Schienen so, wie sie sollen, machen sich Schweißer an die Arbeit und verschweißen sie zum lückenlosen Gleis. Schließlich erfolgt der so enannte Dekkenschluss. Entweder wird Pflaster zwischen den Schienen und neben ihnen eingebaut, oder es wird eine Deckschicht aus Asphalt hergestellt. Das „Ping, ping!" der Pflasterhämmer und Handrammen und der Lärm der qualmenden Teerkochmaschinen begleiten diesen Arbeitsgang. Pflastern ist anstrengend, aber gegenüber dem Asphaltieren immer noch angenehmer. Denn der heiße, flüssige Asphalt muss in Eimern zum Ort der Verwendung gebracht werden. Dann kippen ihn die Bauarbeiter aus und schmieren ihn auf den Knien hockend mit der Handbürste breit, bis eine ebene Fläche entsteht, immer die Nase tief in den beißenden Dämpfen.

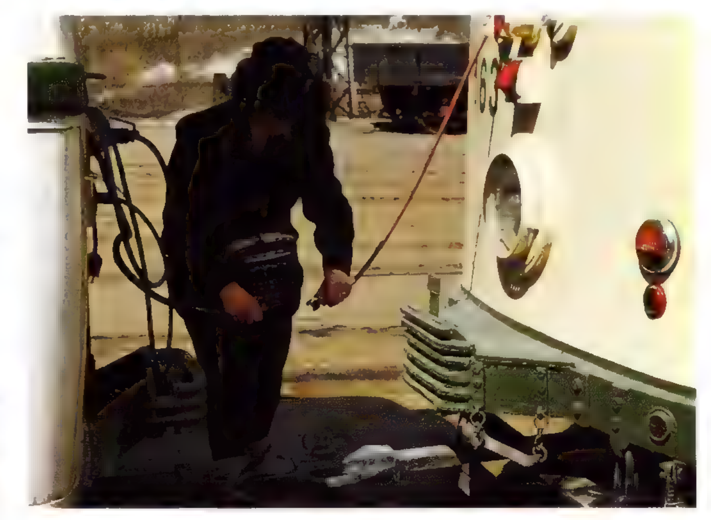
Der Bau von Schwellengleis ist indessen kaum weniger anstrengend und zeitraubend. Auf der Tragschicht aus Schotter werden zunächst die Querschwellen aus getränktem Holz ausgelegt; danach erfolgt die Befestigung der Schienen mit Klemmplatten und Schwellenschrauben. Mehrere Stopfgänge schließen sich an, bei denen weiterer Schotter eingebracht und das gesamte Gleisbett verdichtet wird. Von Mechanisierung auch hier keine Spur – die Schottergabel ist das „Mittel der Wahl". Ab Mitte der sechziger Jahre gibt es Bestrebungen, den Gleisbau zu rationalisieren. An die Stelle von Asphalt und Pflaster treten Betonplatten, die zwischen den Schienen und seitlich von ihnen verlegt werden. Doch der Erfolg bleibt aus – die Platten sind der Belastung nicht gewachsen und brechen ständig. Dann machen die Großverbundplatten von sich reden – industriell gefertigte Bauelemente aus Stahlbeton, in welche die Schienen bereits eingegossen sind. Ohne Mechanisierung geht nun nichts mehr – Großverbundplatten können nur mit dem Kran verlegt werden. Diese Platten ermöglichen zwar einen wesentlich schnelleren Gleisbau als bisher und die Arbeit der Gleisbauer wird leichter; doch die Lärmbelästigung durch die Straßenbahnen, die auf mit Verbundplatten ausgerüsteten Strekken fahren, nimmt stark zu, wird fast unerträglich. Trotzdem überdauert die Großverbundplatte die



Baujahr 1897.
Der Arbeitstriebwagen 106 der Görlitzer Straßenbahn, hier auf einem Bild vom Juni 1960, stammte noch von der Grundausstattung der Bahn zur Eröffnung 1897

Ära Ulbricht, und bis zum Ende der DDR wird sie eingebaut. Auf Strecken mit Schwellenoberbau ersetzen Betonschwellen die hölzernen Schwellen. Vorgefertigte Gleisjoche tragen auch hier zu rationellerer Arbeit bei.

Doch die so dringend notwendige Instandsetzung vieler Strecken unterbleibt, weil die Kapazitäten nur für den Neubau reichen. Wer in den sechziger und siebziger Jahren etwa die Überlandstrecken der Hallenser Straßenbahn benutzt, stellt mit Schrecken fest, dass die Gleise stellenweise fast im Schlamm versinken. Mangelwirtschaft – am Zustand der Gleisanlagen wird sie nur allzu deutlich. Was für den Zustand der Gleisanlagen zutrifft, ist für denjenigen der Fahrleitungen nicht weniger typisch. In den Städten sind bis in die sechziger Jahre Einfachfahrleitungen die vorherrschende Bauform. Oberleitungen mit Kettentragwerk oder wenigstens mit Beiseilaufhängung sind selten und meist auf Überlandstrecken zu finden. Dort stammen sie allerdings fast ausschließlich noch aus der Vorkriegszeit. Vielfach sind die Fahrleitungen noch an Uralt-Masten mit Bogenauslegern befestigt, die bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgestellt wurden. Oft überdauern solche Methusalems die siebziger und sogar die achtziger Jahre, falls sie nicht inzwischen durchgerostet sind. Wenigstens auf den neu gebauten Strecken werden moderne Fahrleitungen mit Halb- oder Vollkettentragwerk angebracht. Gleichzeitig entstehen neue Unterwerke – von Laien meist als „Trafohäuschen" angesehen – in beachtlicher Anzahl. Das lässt sich nicht umgehen, denn die neuen Straßenbahnwagen, die vielerorts auftauchen, sind wesentlich hungriger auf Strom als die alten.
Dennoch bleibt auch im Fahrleitungsbau Flickwerk vorherrschend – Kupfer, aus dem die Fahrdrähte gefertigt werden, ist ein knapper Rohstoff (offiziell heißt es „volkswirtschaftlich wertvoll") und wird anderswo dringender benötigt (so denn die Produktion von Rüstungsgütern als dringlich angesehen werden kann). ❑



Handarbeit.
Magdeburg 1964: Nicht nur das Abkassieren gehörte zu den Aufgaben einer Schaffnerin, sondern auch das Kuppeln der Züge (HK)



Lackierungsvarianten.
Auch Schwerin bekam seine Neubaufahrzeuge, hier in Form des LOWA-Triebwagens Nummer 14. Mit einem sehr viel älteren Beiwagen ist er im Juni 1968 auf der Linie 1 unterwegs. Ein recht helles Elfenbein mit dunkelgrünem Zierstreifen steht ihm nicht schlecht.

Schaffner, Zahlboxen und Schwarzfahrer

Die Fahrgastabfertigung



Linie 21 in Leipzig.
Der Beiwagen 2004 mit Niederflurmittelteil ist im Juli 1962 hinter einem modernisierten Vierachser-Triebwagen der ehemaligen Leipziger Außenbahn auf der Linie 21 Eutritzscher Markt – Südfriedhof im Einsatz

Abfertigung umfasst bei der Straßenbahn viele unterschiedliche Vorgänge. Dazu zählen u.a. die Vorbereitung der Fahrzeuge für den Einsatz, das Zusammenstellen der Züge, die Übergabe des meist „Zugkarte" genannten Fahrplans an den Fahrer, das Sichern von Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken, aber auch das ordnungsgemäße Abfahren von den Haltestellen. Der Fahrgast der vierziger und fünfziger Jahre wird mit letzterer streng reglementierter Prozedur ständig konfrontiert. Denn an jeder Haltestelle lehnt sich der Schaffner vor der Abfahrt aus der offenen Wagentür, schaut, ob nicht noch etwa ein Fahrgast auf dem Trittbrett herum turnt und ruft „Fertig!" Dann betätigt er die Reißleine für das Abfahrtssignal oder – so weit schon vorhanden – den Klingelknopf. „Bim – bam!" echot es, denn der Fahrer muss den Abfahrauftrag durch Betätigen der runden Trittplatte oder einer elektrischen Glocke bestätigen.
Seit es keine Schaffner mehr gibt, ist die Verantwortung für die Abfahrt den Wagenführern allein überlassen. So lange es allerdings noch Schaffner in den Wagen gibt, nehmen sie den Fahrgästen gegenüber eine besondere Art der Abfertigung wahr – die Fahrgast-Abfertigung nämlich. Die besteht im Wesentlichen aus dem Kassieren des Fahrgeldes und dem Lochen oder Einreißen der Fahrscheine, im Amtsdeutsch Fahrausweise genannt. Schaffnerzange, Fahrscheintasche und Galoppwechsler sind die unverzichtbaren Utensilien dieser Tätigkeit. „So ganz nebenbei" ruft der Schaffner (oder die Schaffnerin; denn meist verrichten Frauen diese Arbeit) die Haltestellen aus, damit die Fahrgäste erfahren, wo sie aussteigen müssen. Ist der Wagen überfüllt – und das ist nicht selten der Fall – brüllt der Schaffner den an der Haltestelle Wartenden entgegen: „Zurückbleiben!" Die fühlen sich dann so richtig „abgefertigt".

Immerhin setzt sich allmählich die Erkenntnis durch, dass der Fahrgast Kunde ist, und man spricht nicht mehr von Fahrgast-Abfertigung, sondern von Fahrgast-Bedienung. Daher heißt der Oberbegriff für alle Formen des ab Ende der fünfziger Jahre eingeführten schaffnerlosen Verkehrs auch „Fahrgast-Selbstbedienung".

In der DDR ist zwar vieles durch Vorschriften geregelt, aber bei der Fahrgast-Selbstbedienung wird die angestrebte Einheitlichkeit nicht erreicht. Die Wagen sind recht unterschiedlich gekennzeichnet. Manchmal weist eine Tafel an der Stirnfront mit der Aufschrift „Sichtkartenwagen" oder „Zeitkartenwagen" auf die Besonderheiten der Benutzung hin, ein anderes Mal ist es nur ein Schild mit dem Buchstaben „Z" in schwarzer, roter, blauer oder grüner Farbe. Beim so genannten „Z-System" ist meist der Triebwagen den Zeitkarten-Inhabern vorbehalten. Das „ZZ-System" wenden nur die ganz großen Betriebe, die hauptsächlich Drei-Wagen-Züge einsetzen, an. Beim „OS-System" – die Fahrzeuge tragen den Schriftzug „OS" und Tafeln mit der Aufschrift „Ohne Schaffner – mit Zahlbox" – kann jeder Fahrgast einen beliebigen Wagen des Zuges benutzen.



Breitscheidstraße.
Der im Mai 1963 gerade aus Gotha angelieferte Gelenktriebwagen 167 steht an der Endhaltestelle Breitscheidstraße in Erfurt zur Fahrt auf der Linie 4 bereit. Wenige Schritte entfernt befand sich das erste Depot der Pferdebahn, dort schlug auch die Geburtsstunde von Erfurts innerstädtischem Schienenverkehr

Fast überall werden genormte Zahlboxen verwendet, aber deren Platzierung ist von Ort zu Ort unterschiedlich – mal befinden sich die mit einem Handhebel zwecks Entnahme des Rollenfahrscheins ausgestatteten Boxen unmittelbar neben den Wagentüren, mal genau gegenüber, mitunter sind sie auch an einem Fahrgastsitz im Wageninneren angebracht. Das „OS-System" hat einen „Pferdefuß": Es ist schwarzfahrerfreundlich. Denn den Rollenfahrschein kann man der Zahlbox entnehmen, ohne Geld hinein zu stecken. Welcher Kontrolleur will da beweisen, dass jemand nicht bezahlt hat? Auch andere Tricks wenden die notorischen Zahlmuf-



Lenkdreiachser.
Elf Vierachser-Triebwagen der ehemaligen Leipziger Außenbahn wurden zwischen 1937 und 1943 zu Lenkdreiachsern umgebaut. Hier der Wagen 1385 im August 1965 auf einem Gleis der Ringwendeanlage in der Nähe des Hauptbahnhofes



Bis 1968.
Das im Krieg völlig zerstörte Zentrum Magdeburgs wurde im Stile der Berliner Stalinallee neu aufgebaut. Dort rollt im April 1963 der Triebwagen 19 über den Breiten Weg

fel an: Statt Mark und Pfennig oder Sammelkarten-Abschnitten finden die Zahlbox-Entleerer – so heißen die Arbeitskräfte, die nach Rückkehr der Wagen ins Depot die Blechkästen öffnen und die Einnahmen abrechnen – oft Münzen fremder Währung oder gar Hosenknöpfe.

Die erfolgreichen Schwarzfahrer freuen sich natürlich hämisch, dass sie den Verkehrsbetrieb geprellt oder, wie sie auch sagen „abgefertigt", haben. Womit wir wieder bei der „Abfertigung" angelangt wären – nur in gewandelter Bedeutung des Wortes.
Weil die Einnahmen der Verkehrsbetriebe dadurch stark zurück gehen, ist dem „OS-System" keine lange Lebensdauer beschieden. Es weicht schließlich dem Entwerter-System. Doch das passiert erst nach dem Ende der Ära Ulbricht. ❑

Umbau auf Regelspur.
Um auf der im Umbau befindlichen Linie 5 in Karl-Marx-Stadt arbeiten zu können, holte man sich Wagen aus Berlin. Hier der Arbeitsbeiwagen 1076, aufgenommen 1959



Bis 1968.
Im Juni 1965 schlängelt sich ein Gotha-Gelenkwagen auf der Linie 1 durch die engen Gassen zum Gothaer Markt. Diese Linienführung wurde 1968 ersetzt





Straßenbahnhof Trachenberge.

Anlässlich des MOROP-Kongresses in Dresden 199[illegible]
[illegible] Besuchern die Türen und Tore des Betriebshofes Trac[illegible] [illegible].
Die Fahrzeugparade kann sich sehen lassen (SGH)


Arbeitswagen



Rostock.
Zwei Rostocker Arbeitstriebwagen, vorn ein LOWA-Typ, dahinter ein älterer Wagen, aufgenommen zu Beginn der siebziger Jahre (SGJ)

Im April 1971.
Der Zwickauer Triebwagen 110 II (Niedersedlitz 1926) ist mit einem der Mitteleinstiegsbeiwagen auf der Linie 3 nach Wilkau-Haßlau im Einsatz und hat gerade die Stadt im Muldental erreicht



„Kleiner Hecht".
Magdeburg bekam als zweite Stadt neben Dresden 1943/44 (Hersteller: Niesky/Sachsenwerk Niedersedlitz) „Kleine Hechte" geliefert. Im April 1963 ist der Wagen 72 im Einsatz auf der Linie 4. Im Jahr 1971 wird man ihn ausmustern

Reinhardsbrunn.
Ein Zug der Thüringer Waldbahn hält im Oktober 1965 in Reinhardsbrunn. Der Beiwagen ist einer von drei 1942 gelieferten Exemplaren speziell für die Waldbahn (PD)


H
Tabarz
51



1. Mai 1966
Während sich im Halleschen Straßenbahndepot Ammendorf festlich gekleidete Menschen um einen frisch herausgeputzten Zug drängen, hat sich der Fotograf ein wenig entfernt und den urtümlichen Arbeitswagen Nr. A 11 aufgenommen



Spuren des Krieges.
Im Zentrum von Gera entstand im Mai 1959 dieses Bild der beiden Umbautriebwagen 104 (Spitzname „Panzer", Umbau in eigener Werkstatt) und 26. Stein auf Stein entstehen die ersten neuen Wohn- und Geschäftshäuser, wo der Zweite Weltkrieg nackte Tatsachen geschaffen hatte



Strausberger Eisenbahn.

Im September 1970 erreicht der Triebwagen 16 eine Haltestelle im Städtchen Strausberg. Die „Straßenbahn" – betrieblich eine Eisenbahn – verband den weitab gelegenen Bahnhof mit der Stadt, obwohl parallel noch eine S-Bahnlinie bestand (PD)



Haltestelle „Nasser Grund".
September 1973: Der Triebwagen 3 II ist mit zwei der passenden Beiwagen (MAN/SSW 1928) auf der Fahrt von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall (PD)

Kaffeetrichter.
Die Haltestelle der Erfurter Linien 4 und 5 mit der putzigen Bezeichnung „Kaffeetrichter" rührt von einem Lokal gleichen Namens her. Der Triebwagen 110 passiert im Mai 1963 die Kreuzung in Richtung Steigerstraße



Umsteigen in alle Richtungen.
Begegnungen von Bussen und Straßenbahnen verschiedener Spurweiten waren an der Zentralhaltestelle in Karl-Marx-Stadt möglich. An einem eisigen Wintertag des Jahres 1971 ist jedoch gerade nicht viel los (PD)


Lichtenhainer
Wasserfall
H



1910 eröffnet.
Zuerst fuhren Benzoltriebwagen von der Stadtbahnstation Friedrichshagen nach Schöneiche. 1912 wurde die Strecke verlängert bis Rüdersdorf, 1914 dann elektrifiziert. Stets waren äußerst interessante, sehr unterschiedliche Fahrzeuge im Einsatz. Szene von 1970 aus Schöneiche mit Triebwagen 54 (PD)

Gleisbauarbeiten.
Am Gothaer Platz in Erfurt wird im August 1958 gebaut. Vorsichtig steuert der Fahrer seinen Wagen 88 über die provisorisch verlegten Schienen. Interessant die altertümliche Baustellenausrüstung


88



Maximum-Vierachser.

Im Depotgelände der Strausberger Eisenbahn ist im September 1970 der Triebwagen 3 abgestellt. Angetrieben sind bei ihm die äußeren, großen Radsätze im Drehgestell, die kleineren, inneren steuern es lediglich im Gleisbogen (PD)

Vornehme Eleganz.
Am Postplatz in Dresden beschleunigt ein Zug aus Gothaer Großraum-Vierachsern von 1963. All diese Wagen wurden 1968 beginnend nach Berlin weiter gegeben



Engpass am Bahnhof.
Die Unterführung im Kernbereich des Erfurter Hauptbahnhofes ist seit eh und je ein Nadelöhr. Im August 1958 werden dort gerade die Straßenbahnschienen ausgewechselt. Während Gotha-Neubautriebwagen mit Umbau-Beiwagen auf der Linie 3 im Einsatz sind, hat am Bahnsteig 7 eine Elna-92er einen Personenzug zurechtrangiert



Eingestellt 1975.
Drei O-Buslinien besaß Leipzig in den Zeiten der größten Ausdehnung des Netzes Ende der fünfziger bis Mitte der sechziger Jahre. Hier der LOWA-Typ W 602 a als Nummer 330 mit Anhänger, aufgenommen im März 1960. 1975 wurde die letzte Linie B hinaus nach Markranstädt eingestellt



LOWA-Wagen für Leipzig.
Beginnend mit der Nummer 1301 wurden Werdauer und später Gothaer LOWA-Wagen in Leipzig (in zweiter Besetzung) eingereiht. Das Bild vom September 1969 zeigt den Wagen 1311 für den Einsatz auf der Linie 30



Typ 29.

Die vierachsigen und auch mit vier Fahrmotoren ausgerüsteten Triebwagen waren die „Flaggschiffe" der Leipziger Straßenbahn. Ab 1930 im Einsatz besaßen sie anfangs als typische Überlandfahrzeuge u.a. Raucher- und Nichtraucherabteile und Gepäcknetze. Das Bild zeigt den Wagen 1002 mit zweiachsigen Niederflurbeiwagen am Messegelände

Erster T4D für Magdeburg.
1969 erhielt die Straßenbahn in Magdeburg ihren ersten Tatra-Vierachser. Mit ihm eröffnete man sofort eine neue Nummernreihe ab 1001. Das Bild zeigt den Neuling im April des Jahres 1969, im typischen Magdeburger Elfenbein lackiert. Bis 1976 folgten weitere 184 Exemplare

Erster LOWA-Wagen für Jena.
1951 war aus Werdau der erste neue Wagen für die Jenaer Straßenbahn geliefert worden. Er bekam dort standesgemäß die Nummer 1 (in zweiter Besetzung). Das Bild zeigt ihn im Juni 1960 an der Endhaltestelle Westbahnhof





Wismarer in Nordhausen.
An der Endstelle Friedrich-Naumann-Straße ist im Juni 1965 gerade der Nordhäuser Triebwagen 22 abgefahren Er entstammt einer Serie von acht Wagen, die 1934 von der Waggonfabrik Wismar in Zusammenarbeit mit SSW geliefert worden war



Nach Wölfnitz.
Auf der Kesselsdorfer Straße ist ein Zug der Linie 8 der Dresdner Straßenbahn zur Endschleife Wölfnitz unterwegs. Die Gotha-Großraumvierachser machen zum Zeitpunkt der Aufnahme 1969 schon nicht mehr den frischesten Eindruck (SGO)

Jugendzug.
Den Postplatz in Dresden vor Zwinger und Hofkirche überquert im Jahre 1970 der Triebwagen 1536 mit seinen beiden passenden LOWA-Beiwagen. Es handelt sich dabei um den „Jugendzug Heinz Steyer" vom Straßenbahnhof Mickten (SGH)



Eröffnet 1900.

Passend zum architektionischen Geschmack der vorigen Jahrhundertwende entstand das Jugendstil-Verwaltungsgebäude des Elektrizitätswerkes und der dazugehörigen Straßenbahn in Nordhausen. Im Mai 1965 rückt der Triebwagen 25 zum Einsatz aus

Vielfalt ist Trumpf

In der Stadt und übers Land



Im Friedrichshain.
Die Bersarinstraße durcheilt ein BVG-Zug der Linie 4. Im Moment kreuzt er die Kochhannstraße im Stadtbezirk Friedrichshain (SH)

Außer den reinen Stadtstraßenbahnen gibt es noch die Überlandstraßenbahnen, meist nur kurz Überlandbahnen genannt, die nicht nur das Gebiet einer Stadt erschließen, sondern mindestens zwei, oft aber mehrere Städte und Gemeinden miteinander verbinden.
Überlandbahnen haben einige charakteristische Besonderheiten. Ihre Strecken sind wesentlich länger und oft „quer durch die Landschaft" verlegt. Mitunter führen diese Bahnen direkt an Fernverkehrsstraßen oder Eisenbahnstrecken entlang. Der Wagenpark der Überlandbahnen unterscheidet sich nicht selten von dem der Stadtstraßenbahnen. Überlandfahrzeuge sind oft größer als übliche Straßenbahnwagen und bieten mehr Platz. Besitzt ein Nahverkehrsbetrieb sowohl Stadt- als auch Überlandlinien, unterscheiden sich die Überlandwagen zum Teil auch in ihrer Farbgebung von den Wagen der Stadtlinien.
Die Züge der Stadtstraßenbahnen verkehren meist im Abstand weniger Minuten, die der Überlandbahnen halbstündlich oder stündlich, mitunter noch seltener. Schließlich unterscheidet sich auch die Tarifgestaltung der Überlandbahnen von derjenigen der Stadtstraßenbahnen. In der Stadt kann der Fahrgast meist zum gleichen Preis eine beliebig lange Strecke zurücklegen; auf Überlandlinien sind dagegen nach der Entfernung gestaffelte Fahrpreise üblich. Starre Grenzen zwischen Stadtstraßenbahn und Überlandbahn gibt es allerdings nicht, und im Laufe der Jahre verschwinden die Unterschiede immer mehr – durch Eingemeindungen ehemals selbstständiger Orte in die Städte, durch zunehmende Vereinheitlichung des Wagenparks und der Betriebsführung. Was schließlich von den Überlandbahnen bleibt, ist die Tatsache, dass ein Teil von ihnen – etwa die Thüringerwaldbahn oder die Kirnitzschtalbahn – landschaftlich ausgesprochen schöne Gebiete erschließt. Eine Fahrt mit ihnen wird stets zum echten Erlebnis.

Allerdings gibt es auch Überlandstrecken, die alles Andere als das bieten; denn sie führen viele Kilometer lang durch Einöde und triste Industrielandschaft. Vor allem die Überlandlinien der Straßenbahn Halle gehören in letztere Kategorie.

Es gibt Nahverkehrsbetriebe, die ihrer geschichtlichen Entwicklung geschuldet sowohl Stadt- als auch Vorort- und Überlandlinien betreiben. Dazu gehören große Betriebe wie die Verkehrsbetriebe in Berlin, Halle, Leipzig, Magdeburg und Dresden, aber auch kleinere wie der Betrieb in Gotha, welcher als „Thüringerwaldbahn und Straßenbahn" firmiert. Doch einige Nahverkehrsbetriebe wie Bad Schandau, Hohenstein-Ernstthal oder Schöneiche besitzen ausschließlich Überlandlinien.

Die Straßenbahn Schöneiche – Rüdersdorf macht besonders in den sechziger Jahren von sich reden. Sie modernisiert ihre alten vierachsigen Wagen mit Großteilen, wie sie bei den Gotha- und Rekowagen Verwendung finden. Ergebnis sind eigenartige „Zwitter", die sich weder als Alt- noch als Neubaufahrzeuge einordnen lassen.
Eine Stellung zwischen Stadtstraßenbahn und Überlandbahn nehmen die Woltersdorfer Straßenbahn und die Strausberger Eisenbahn ein. Bei beiden ist die Gleislänge nicht größer als bei mancher Stadtlinie, aber jeweils einer ihrer Endpunkte liegt außerhalb des Stadtgebietes.
Dass die Bahn in Strausberg nicht Straßenbahn, sondern Eisenbahn



Hinaus nach Burgau und Winzerla.
Typisch für die Mischung von Stadtbahn- und Überlandlinien war – und ist heute wieder – der Verkehr in Jena. Auf der Strecke hinaus nach Winzerla ist im Juni 1958 ein LOWA-Triebwagen unterwegs. Im Schlepp hat er einen aus einem Weimarer Triebwagen entstandenen Beiwagen und den Wagen 49, der in der Zeit des Ersten Weltkrieges eigentlich einmal für die Türkei bestimmt war und in Jena „hängen blieb"



Monatskarte.
Zehn Mark kostete 1964 die Monatskarte der Dresdner Verkehrsbetriebe. Mit ihr konnte man Straßenbahnen, Busse, O-Busse, Fähren und die beiden Standseilbahnen benutzen und damit weit in die Umgebung der Stadt vordringen (SG)

heißt, hat historische Gründe. Sie war ursprünglich eine dampfbetriebene Kleinbahn und wurde 1921 in eine elektrische Straßenbahn umgewandelt. Doch nicht nur der alte Name ist ihr geblieben. Einige Besonderheiten erinnern noch an die Zeit, als sie tatsächlich eine Eisenbahn war. Denn das Schienenenprofil entspricht demjenigen von Eisenbahnen, und die Räder der Fahrzeuge besitzen keine zylindrischen sondern konische Laufflächen.

Bis auf eine Ausnahme liegt die Verantwortung für den Betrieb der Überlandbahnen in der Hand der Städte und Gemeinden, und diese Ausnahme ist die Strecke Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal. Sie gehört der Deutschen Reichsbahn und wird auch von ihr betrieben. Daher gilt hier auch nicht die BO Strab, sondern die DR-Vorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst finden Anwendung.
Der Fahrplan dieser Bahn ist im Reichsbahn-Kursbuch zu finden, und der Benutzer muss eine Eisenbahn-Fahrkarte zweiter Klasse lösen.

Die eingesetzten Personenfahrzeuge allerdings sind echte Straßenbahnwagen. Wären sie nicht im typischen Weinrot-Creme der Reichsbahn-Triebwagen lackiert und trügen sie nicht das DR-Signet an den Seitenflächen, käme kaum jemand auf die Idee, sie für Eisenbahnfahrzeuge zu halten. Die Klingenthaler Überlandbahn erlebt gleich der Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz das Ende der Ära Ulbricht nicht; beide Strecken werden Anfang der sechziger Jahre still gelegt und durch Buslinien ersetzt. ❑

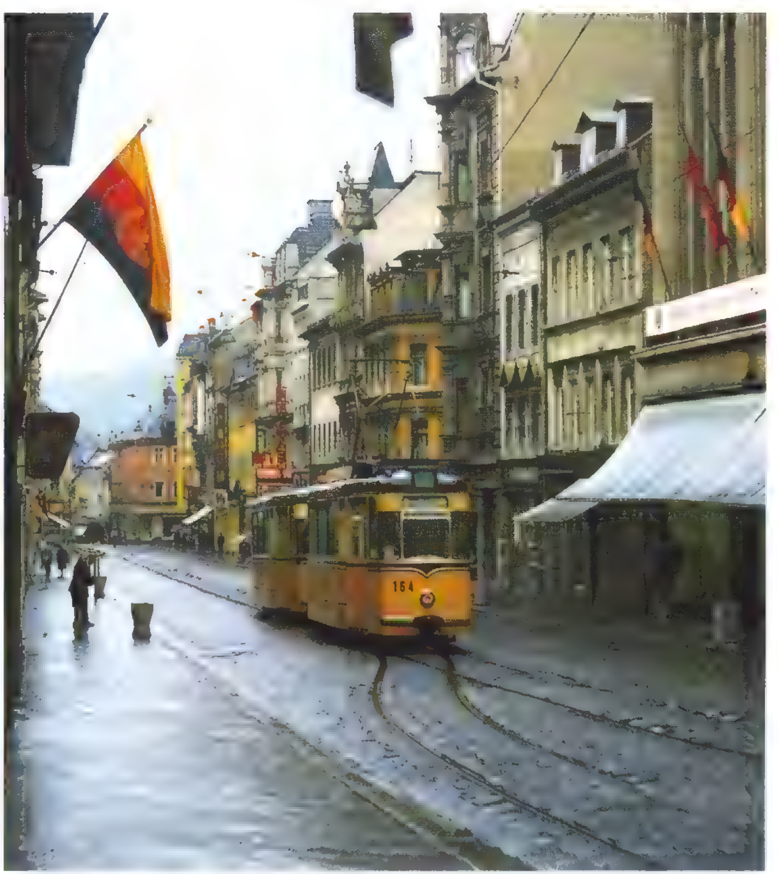


Cottbus im Mai 1958.
Ein Solotriebwagen kommt die Steigung vom Hauptbahnhof zur Brücke über die Bahngleise herauf. Die Dame im grauen Kostüm dürfte eine Bahn verpasst haben oder geht ganz einfach gern zu Fuß



„Kriegsobus".
Der Wagen 119 der Leipziger Verkehrsbetriebe, hier in einer Aufnahme vom Juni 1961, war 1944 als „Kriegsobus, Normgröße II" begonnen, aber erst 1951 fertiggestellt worden.

Straßenbahn Plaue.
Der 1964 in Gotha gebaute Triebwagen 12 wartet im April 1971 im Depot Plaue auf den nächsten Einsatz zwischen Kirchmöser West und dem Hauptbahnhof Brandenburg. Das Depot gehörte früher zur selbständigen Straßenbahn der Stadt Plaue.





Sieben mal die Nummer 21!

Die Dessauer Eigenart, Wagennummern ausgemusterter Fahrzeuge immer wieder neu zu vergeben, führte dazu, dass es nacheinander sieben (!) Triebwagen mit z.B. der Nummer 21 gab

Durch die „Sorge".

Sorgen hatte man in Gera sicher, aber so hieß (und heißt auch heute noch) eine der Hauptgeschäftsstraßen im Zentrum der Stadt. Diese passiert 1968 ein stilreiner Gotha-Zug. Heute fahren durch die Sorge keine Straßenbahnen mehr, die Strecke wurde links hinter die Gebäude verlegt (HvE)



Verlegt 1969.

Direkt in Bad Schandau konnte man bis 1969 in die Züge der Kirnitzschtalbahn einsteigen. Probleme mit dem Autoverkehr erzwangen danach eine Verlegung des Ausgangspunktes in ruhigere Gefilde. Das Bild von 1968 zeigt regen Andrang und nicht ein einziges Auto (HvE)



Zehn Jahre später.
Im März 1971 hat Karl-Marx-Stadt ca. 300 000 Einwohner, der Berufsverkehr ist tagtäglich enorm. Noch bewältigt die Schmalspurstraßenbahn mit alten Fahrzeugen einen Großteil dieses Verkehrs. Hier der Wagen 155, gebaut 1914! (PD)

14. September 1961.
Ab 1959 wurde in Karl-Marx-Stadt Stück für Stück die schmalspurige Linie 5 eingestellt und mit dem Bau der ersten Regelspurlinie begonnen. 1960 ging ein Teilabschnitt in Betrieb. Im September 1961 kann dann der neue Straßenbahnbetriebshof der „Deutsch Sowjetischen Freundschaft" eingeweiht werden. Er beherbergte die neuen Gotha-Zweirichtungsfahrzeuge. Natürlich waren solche Anlässe damals auch gut geeignet, das Volk auf Partei und Staat einzuschwören – gerade war „die Mauer" dicht gemacht worden. Mehr als zwei Jahrzehnte sollte es dauern, bis der Prozess des Überganges von 925 mm Spurweite auf Regelspur in Karl-Marx-Stadt abgeschlossen war (PD)

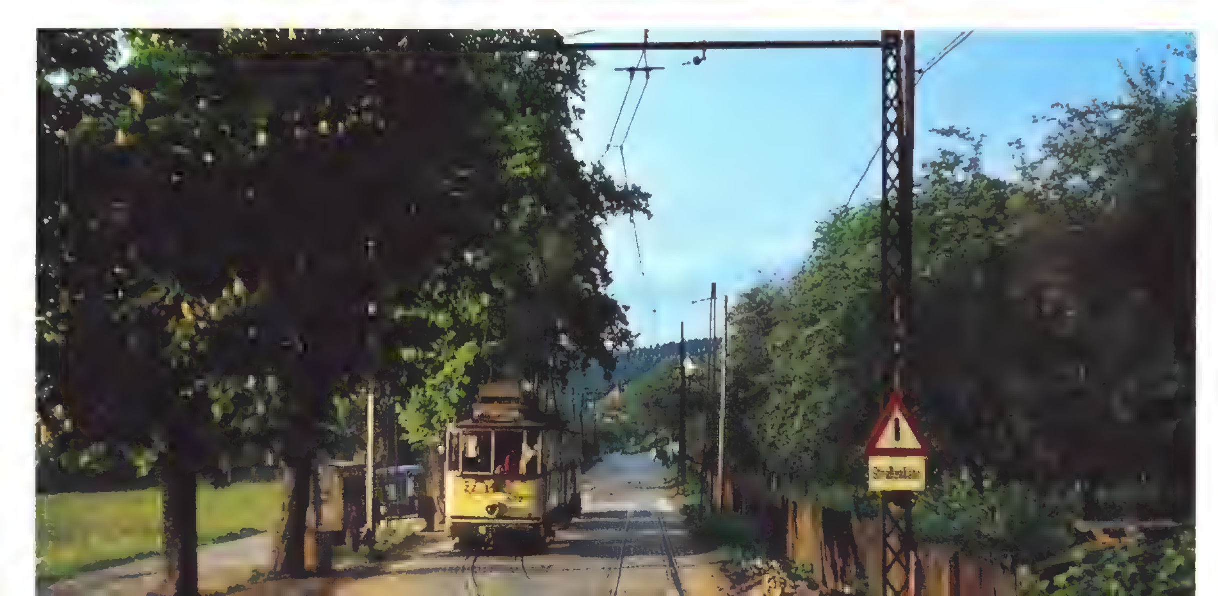



OS
155



Oberstadtlinie.
*Der Wagen 46 (MAN 1926) hält im Juni 1965 im Mühlhäuser Steinweg,
der schon damals auf Grund seines gemächlichen Verkehrs einer Art Fußgängerzone glich. Der Wagen ist
zur Aue unterwegs, wohin man auch
auf der beinahe parallelen Linie durch die Unterstadt gelangen kann*

Weiße Kniestrümpfe.
Vor dem Neustädter Bahnhof in Dresden hält ein Zug der Linie 11 nach Bühlau. Der „Große Hecht" Nr. 1722 macht einen sehr gepflegten Eindruck. Ebenso die zwei Mädchen mit ihren weißen Kniestrümpfen. Ob das auch nach dem Sonntagsspaziergang noch der Fall war?



Hinaus nach Kreischa.
Vielleicht führte der Ausflug hinaus in den Lokkwitzgrund, wo die Linie 31 auf der für Dresden ungewöhnlichen Meterspur verkehrte. Das Bild vom Juni 1963 entstand aus der Triebwagenführerperspektive kurz vor einer Ausweiche

Flammenzeichen

Das Ende der alten Wagen

Was haben Flammen, unverkennbar Anzeichen eines Brandes, mit der Straßenbahn zu tun? Doch, sie haben, und das nicht einmal selten. Denn bei Störungen an der elektrischen Fahrleitung kommt es gelegentlich zur Bildung von Lichtbögen, die zur Ursache eines Wagenbrandes werden können. Schadhafte Schleifstücke von Stromabnehmern oder durchbrennende Dachwiderstände bewirken oftmals Gleiches. Auch beschädigte Wicklungen von Fahrmotoren führen mitunter dazu, dass ein Wagen in Brand gerät und bald in hellen Flammen steht. Hin und wieder wird auch eine achtlos weg geworfene Zigarettenkippe zum Auslöser eines Wagenbrandes. Einige Fahrgäste können es nämlich einfach nicht lassen, in der Straßenbahn zu rauchen, obgleich es strengstens verboten ist. In jedem Fall muss unverzüglich mit den Löscharbeiten begonnen werden. Ob der in Brand geratene Wagen noch zu retten ist, hängt allerdings davon ab, wie weit sich das Feuer schon ausgebreitet hat. Manchmal kann der Fahrer selbst den Brand ersticken – mit Sand, der in jedem Triebwagen mitgeführt wird und eigentlich dazu dient, bei Notbremsungen die Haftreibung zwischen Rad und Schiene zu erhöhen. Oder mit dem Feuerlöscher (so denn einer zur Hand ist; denn bis in die sechziger Jahre sind nur wenige Triebwagen mit Löschern ausgestattet) oder einfach, indem er einen Eimer mit Wasser über dem Brandherd entleert. Der Einsatz von Wasser als Löschmittel bei Bränden an elektrischen Anlagen widerspricht zwar jeglicher Vorschrift, doch der Zweck heiligt bekanntlich die Mittel, und ist das Feuer erst einmal eingedämmt, fragt niemand mehr danach. Breitet sich der Brand aber aus, hilft nichts weiter, als die Feuerwehr



Feuerbestattung. *Was für eine Sonderfahrt! Am 4. Februar 1971 bringt eines der Leipziger „Flaggschiffe", der Triebwagen 1012, LOWA-Beiwagen zum Verbrennen. Ein B 1000 der Volkspolizei ist auch dabei. Wenig später wird alles vorbei sein, die einstmals herbei gesehnten neuen Wagen werden in Rauch aufgehen*

zu alarmieren. Die rückt dann mit „Tatü-tata" an und tut das Ihre – mehr oder weniger erfolgreich. So mancher Straßenbahnwagen wird durch einen Brand zerstört. Entweder wird er dann in monatelanger Arbeit wieder aufgebaut, oder er endet auf dem Schrottplatz – wobei Letzteres weit häufiger vorkommt.

Eine „Achillesferse" der Straßenbahntriebwagen sind die Überstromausschalter, auch „Automaten" genannt. In Leipzig beispielsweise kommt es in den fünfziger und sechziger Jahren vermehrt zu Automatenbränden mit kleineren oder größeren Folgeschäden an den Fahrzeugen. Betroffen sind fast ausschließlich Neubauwagen der Bauarten Werdau und Gotha, die alle Überstromausschalter des Typs ÜSA 1 vom Hersteller LEW Hennigsdorf besitzen. Von diesen bereiten wiederum die G 4-Gelenkwagen den meisten Kummer. Die Leipziger Verkehrsbetriebe tauschen deshalb bei diesen Wagen die Überstromausschalter der Bauart LEW gegen uralte AEG-Automaten aus den zwanziger und dreißiger Jahren.
Die Ursache für das Versagen der LEW-Automaten und die daraus resultierenden Wagenbrände liegt aber kaum in ihrer Bauart begründet. Zweifellos sind Bedienungsfehler seitens der Fahrpersonale – zu abruptes Hoch- und Herunterschalten und zu langes Fahren mit Vollstrom – dafür verantwortlich. Denn dort, wo die Neubauwagen feinfühlig genug gefahren werden, bleiben Automatenbrände die Ausnahme.

Außer mehr oder minder zufällig auftretenden Wagenbränden gibt es auch absichtlich herbei geführte. In vielen Verkehrsbetrieben bürgert es sich nämlich ein, ausgemusterte Wagen einfach abzubrennen. Nur das Stahlgerippe bleibt nach solcher Prozedur übrig und kann danach ohne großen Aufwand zerlegt werden. Von solcher Art verzehrenden Feuers bekommen Anwohner oder Vorübergehende meist nur die dunkle Rauchwolke mit, die unvermutet über dem Betriebshof steht. Allerdings soll es sogar vorkommen, dass besorgte Passanten wegen allzu starker Rauchentwicklung die Feuerwehr rufen, die nach Kenntnisnahme des Geschehens unverrichteter Dinge abziehen muss. Die züngelnden Flammen, welche aus den Wagenwracks aufsteigen, künden nicht allein von Vernichtung. Sie sind auch Symbol dafür, dass das Alte dem Neuen weichen muss. ❏





O.L. Kummer & Co.
Der Plauener Bauwagen 16, hier bestens gepflegt aufgenommen im August 1973, stammt von 1902. In jenem Jahr hatte ihn die Firma Kummer & Co. in Niedersedlitz bei Dresden ins Vogtland geliefert

Tolle Autos, alte Bahn.
In der Cottbuser Innenstadt parken 1958 rechts ein russischer „Pobjeda" (übersetzt „Sieg") und dahinter zwei EMW's aus Eisenach sowie ein F 9 (aus Zwickau). Der Triebwagen fährt noch mit Lyra-Bügel!



Werbung.

In den sechziger Jahren wurde auch in der DDR noch kräftig Reklame fur diverse Produkte gemacht, später dann durch das Fehlen eben dieser nur noch für Partei und Staat. Der Schweriner Wagen 9 mit seiner eigentumlich, wie verpanzert wirkenden Stirnfront im Juni 1968



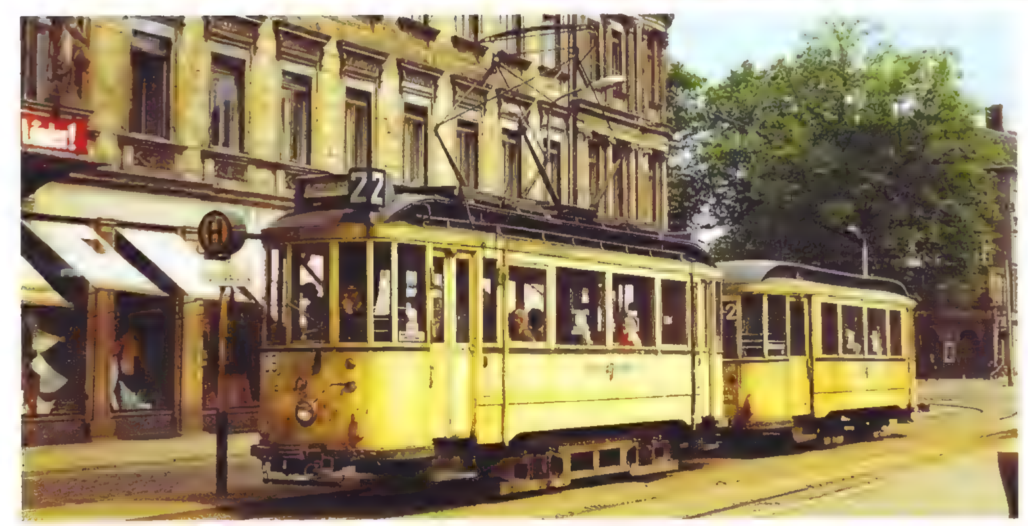
Umbau von 1928.
Der Görlitzer Triebwagen 17, hier im Juni 1960 auf der Linie nach Rauschwalde, ist ein früher „Reko-Wagen". 1928 wurde er mit verschiedenen anderen auf Fahrgestellen der Nieskyer Ursprungswagen für Görlitz neu aufgebaut. Ein Jahr nach dieser Aufnahme hat auch er ausgedient



Neuankömmling.
In der Friedrich-Naumann-Straße in Nordhausen steht im Juni 1965 der Wagen 29. Es ist die vormalige Erfurter Nummer 115, die hierher umgesetzt wurde, um die verschlissenen Wismar-Wagen abzulösen

Vierachser-Prototyp.
Der BVG-Triebwagen 8002, hier aufgenommen 1968 in Köpenick, ist der Prototyp der Gothaer Großraumvierachser. Bei der Serienausführung wurde z.B. die aufwändige Stirnfront (viel gewölbtes Glas) vereinfacht. Auf diesem Bild hat der 8002 schon Kletterpuffer, ursprünglich gab es vorn nur eine Aluminium-Zierstange (SGO)





Austauschbar.
In Görlitz hält am Platz der Befreiung 1971 ein Zug der Linie 2. Dem Triebwagen 25 II und dem Beiwagen hat man Blinkleuchten verpasst, die gleichen, die auch am 311er „Wartburg" Verwendung fanden (PD)



Zwickauer Farben.

Im typischen Dunkelrot wurde für Zwickau der Triebwagen 80 aus Werdau (mit zwei weiteren) zu Beginn der fünfziger Jahre geliefert. Weitere Besonderheit: Zwei Stirnscheinwerfer. Etwa 1958 passiert ein Zug mit altem Beiwagen den Poetenweg





Betrieb in Cottbus ...

In Insellage war in Cottbus das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes errichtet worden. Im Krieg zerstört bildeten danach jahrelang Buden und Baracken ein illustres Gebäudeensemble. Im Mai 1958 herrscht dort äußerst reger Betrieb

... Betrieb in Halle.

Die Aufnahme vom Mai 1966 zeigt einen für Halle typischen Lindner-Zug (aus dem Vorort Ammendorf) und unübersehbar Bauarbeiten für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in ein Achsenkreuz mit Hochstraße



Wilder Mann – Hainsberg.
Quer durch Dresden und dann noch hinaus bis Freital-Hainsberg, direkt neben den Schmalspurbahnhof Coßmannsdorf, führte die Dresdner Linie 3. Wer hier mitfuhr, bekam für Pfennige eine Kennenlerntour von Elbflorenz und gleich noch Freital geboten. Das ganze dauerte auch reichlich eineinhalb Stunden. Triebwagen 203 669 in den letzten Tagen des Bestehens der Linie 3 im Frühjahr 1974, rechts die Hauptstrecke nach Freiberg (SGO)

Greizer O-Bus.
Heute fast vergessen: Zwischen Greiz und Elsterberg existierte einmal eine O-Buslinie. Am 10. September 1966 wurde dort der erstklassig gepflegte Werdauer Wagen mit der Nummer 4 – und natürlich zusätzlichem, polizeilichen Kennzeichen – aufgenommen (SH)



Berlin Ostbahnhof.
Auf der Linie 82 ist der BVG-Triebwagen 3324 im Jahre 1962 unterwegs, als er mit seinem Beiwagen vor dem Ostbahnhof hält (SGO)



Neue Strecken, volle Züge

Straßenbahn und sozialistischer Wohnungsbau



Frankfurt (Oder), Süd.
Viele neue Strecken wurden gebaut, um Neubaugebiete zu erschließen. In der Frankfurter Wilhelm-Pieck-Straße ist die Endhaltestelle im August 1978 noch ein Provisorium. Triebwagen 35 (Baujahr 1958) und Beiwagen 115 (Reko von 1973) sind im Einsatz.

Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges bestand auf dem Gebiet der späteren DDR ein akuter Wohnungsnotstand. Die Kriegsschäden einerseits und der Zustrom von Menschen, die aus den ehemaligen Ostgebieten vertrieben worden waren, machten Wohnraum knapp. Später kam der ständige Geld- und Materialmangel für den Wohnungsbau hinzu. Auf höhere Weisung musste unter Aufbietung aller Kräfte die Industrie in Gang gebracht werden, um die durch die Sowjetunion auferlegten Reparationsleistungen zu erbringen. Dadurch wuchs die Unzufriedenheit in der Bevölkerung.

Nach der Machtübernahme durch Erich Honecker traten ab 1973 sozialpolitische Maßnahmen in Kraft, die vor allem jungen Leuten den Start in das Familienleben in der DDR versüßen sollten. Die Folge war ein regelrechter Babyboom. Die Forderung nach ausreichend Wohnraum nicht nur der jungen Familien wurde immer dramatischer. So beschloss die Partei- und Staatsführung auf ihrem VIII. Parteitag, das Wohnungsproblem bis 1990 zu lösen.

Somit waren die Weichen gestellt und in den Städten und Gemeinden setzte eine rege Bautätigkeit ein. Am Rand der Großstädte und in der Nähe großer Industrieanlagen entstanden riesige Satelliten-Wohnsiedlungen in Plattenbauweise. In Leipzig wurde das Wohngebiet Grünau für 100.000 Einwohner aus dem Boden gestampft. In Berlin entstand das größte Neubaugebiet der DDR – Marzahn / Hellersdorf. Erfurt errichtete im Norden einen Neubaustandort bis Gispersleben und im Süden bis Windischholzhausen. Rostock erschloss den Großraum Dierkow sowie Gebiete nördlich von Marienehe bis vor die Tore von Warnemünde. Wurden die Wohnungen in aller Regel termingerecht fertig, fehlte es noch viele Jahre lang an Schulen, Läden, Gaststätten und überhaupt an jeder Art von Infrastruktur.

Zu der gehört auch eine leistungsfähige Verkehrsanbindung. Oftmals war der Linienverkehr mit Omnibussen nur eine Not-

Leipzig, provisorisches Gleisdreieck.
11. Dezember 1983: Der alte Triebwagen 1451 (Baujahr 1925) glänzt wie neu, erst recht sein sehr viel jüngerer Gotha-Beiwagen. Beide haben in der Plovdiver Straße gewendet und fahren nun zum Messegelände. Auch hier ist die Endstelle im Neubaugebiet eine Zwischenlösung.



lösung. Die Fahrzeuge glichen vor allem im Berufsverkehr fahrbaren Ölsardienendosen. Dringende Abhilfe war umgehend geboten.
Als dann noch Ende der siebziger Jahre die Ölkrise einsetzte, sahen sich die Städte mit reinem Dieselbusbetrieb vor nahezu unlösbare Aufgaben gestellt. Etwas besser waren die Kommunen dran, die im öffentlichen Nahverkehr vorwiegend Straßenbahnen einsetzten. Doch auch hier bereitete der Parteitagsbeschluss den Verantwortlichen Kopfschmerzen und schlaflose Nächte. Der Wohnungsbau hatte Vorrang und so wurden auch für die Verkehrsbetriebe Mittel und Material kontingentiert.



Betriebshof Altchemnitz.
Im September 1973 wurde in Karl-Marx-Stadt das Nebeneinander des Tatra-Triebwagens 408 mit dem Gotha-Wagen 819 aufgenommen. Letzterer wurde 1974 nach Potsdam weitergereicht, wo er die Nummer 106 bekam und 1990 ausgesondert wurde.

Ein Teufelskreis! Die Bewohner der Neubaugebiete drängten auf einen leistungsfähigen Verkehrsanschluss. Zu allem Übel diktierten die politischen Machthaber in den achtziger Jahren dem Rest der DDR die so genannte Berlinhilfe auf. Obwohl die Verkehrsbetriebe genug Probleme im eigenen Haus zu lösen hatten, mussten auf „höhere Weisung“ Baubrigaden und Kontingente – also Menschen und Material – an die „Hauptstadt der DDR“ abgetreten werden. Die politische Losung jener Tage: „So wie wir heute arbeiten, werden wir morgen leben!“ münzte das Volk in: „So



Freiluft-Waschanlage.
Schnappschuss aus dem Betriebshof Freiimfelder Straße in Halle (Saale) vom Juni 1983: Der Triebwagen 1150 wurde insofern etwas Besonderes, weil er nach dem Ende der DDR der erste Tatra war, der gemeinsam von AEG und Mittenwalder Gerätebau modernisiert wurde.

wie die DDR heute arbeitet, wird Berlin morgen leben" um. Trotzdem war diese Zeit für die Nahverkehrsfreunde besonders interessant und abwechslungsreich. Jedes Jahr wurden in der DDR mit großem Aufwand und sehr festlich Straßenbahn-Neubaustrecken eröffnet. Zahlreiche Tatra-Wagen konnten in dieser Zeit in Betrieb genommen werden. Stückzahlen von 50 Neufahrzeugen und mehr pro Jahr in den Großbetrieben waren keine Seltenheit. Altfahrzeuge wurden oftmals noch lange über ihre normative Nutzungsdauer eingesetzt und nicht wenige Wagen fanden in einer anderen Stadt eine zweite, oftmals sogar dritte Heimat. Interessierte Straßenbahnfreunde aus dem Westen Deutschlands nutzten nicht selten die relativ problemlosen Einreisemöglichkeiten zur Leipziger Messe, um von hier aus noch „Straßenbahnbetrieb pur" zu erleben. Im Westen waren ja die Vorkriegswagen bis auf ganz wenige Ausnahmen längst verschwunden. Leipzig und Karl-Marx-Stadt setzten diese noch bis 1987 bzw. 1988 im Liniendienst ein. In der restlichen DDR dominierten zu dieser Zeit die LOWA- bzw. Gotha-Wagen und zunehmend auch die Tatras. Auch der Obus erlebte in dieser Zeit wieder eine bescheidene Renaissance. In der DDR waren diese bis auf Eberswalde, Potsdam und Weimar restlos abgeschafft worden. So ordnete das Ministerium für Verkehrswesen Untersuchungen zu ei-



Skoda-Obus TR 9.
In Gera fuhr der Obus direkt über den Markt. Für 27 andere Städte gab es Projekte, die jedoch nur im Fall von Hoyerswerda verwirklicht wurden.



Mond und Sterne.
Das Wappen der Verkehrsbetriebe in Halle an der Saale

nem möglichen Obusbetrieb an. Diese fanden in 51 Städten statt, für 27 davon wurde der Obusverkehr erwogen. Doch lediglich in Hoyerswerda konnte mit Hilfe der Cottbuser Straßenbahn und dem Obusbetrieb in Eberswalde ein Stadtverkehr mit Oberleitungsbussen aufgenommen werden, leider nur fünf Jahre lang. Zwischen Suhl und Zella-Mehlis wurden zahlreiche Investitionen für einen Obusverkehr getätigt – zu einem Einsatz kam es jedoch nicht. Ein Teil der damals dort gesetzten Masten steht noch jetzt. Heute fährt der Obus nur noch in Eberswalde. Ungeachtet dessen hatten auch die Nahverkehrstarife dafür gesorgt, dass die „Beförderungsfälle" immer an der obersten Grenze blieben. Zum „Spottpreis" zwischen 15 und 20 Pfennigen (der DDR) war die Einzelfahrt erhältlich. Darüber hinaus wurden die Fahrscheine in allen DDR-Verkehrsbetrieben anerkannt, wenn der aufgedruckte Tarif überein stimmte. Wenn man das mit den heutigen langwierigen Verhandlungen zum Beitritt in Verkehrsverbünde betrachtet, kann man nur schmunzeln. In der DDR waren diese Dinge „von oben" angewiesen.

Als sich 1989 der Eiserne Vorhang öffnete, gingen zigtausende DDR-Bürger in den Westen. Schlagartig, sozusagen über Nacht, hatte sich das Wohnungsproblem gelöst. Die Straßenbahnbetriebe hatten wieder Sitzplätze im Berufverkehr anzubieten. Auch der Autoboom machte dies möglich.

Die Beförderungszahlen aus DDR-Zeiten sind heute kaum noch vorstellbar. Zweiachser aus der einstigen Gotha-Produktion sind nur noch bei den Touristik-Bahnen und Sonderfahrten zu erleben. Auch die nicht modernisierten Tatra-Wagen gehören längst der Vergangenheit an. ❑



Reserve für Stoßzeiten.
Halle (Saale), Depot Merseburg im März 1973: Die Lindner-Triebwagen 634 und 664 (Baujahr 1928) werden bald ausrücken, der Berufsverkehr erfordert ihren vollen Einsatz



Thälmannplatz in Halle (Saale).

Im September 1982 fuhr der Triebwagen 1178 an der Spitze eines Großzuges auf der Linie 3 nach Trotha. Die Örtlichkeit heißt heute Riebeckplatz, die Straßenbahn fährt eine Etage tiefer.



Leipzig Georgiring.

Im Einsatz auf der Linie 11 ist im September 1986 der Triebwagen 1334 (Baujahr 1960), der bis 1978 in Dresden als 214 113 gelaufen war.



Zwickau Georgenplatz.

Im Mai 1973 ist der gerade wenige Monate alte Reko-Triebwagen 111 (Baujahr 1972) im Einsatz auf der Linie 4.



Schwarz-roter Adler.
Die Fahrzeuge der Potsdamer Verkehrsbetriebe zierte dieses Wappen.

Gotha-Wagen von 1964.
In Jena kommt im März 1973 der Triebwagen 131 mit zwei Beiwagen auf der Dornburger Straße heran. Weit ist es nicht mehr bis zur Endstation am Holzmarkt.

Vor der Umgestaltung.
Der Nordbahnhof in Erfurt markierte noch 1972 die größte Ausdehnung des Straßenbahnnetzes nach Norden. In der Endschleife dort wartet der Triebwagen 185. Später wurde das Neubaugebiet Roter Berg angeschlossen, die Gleise dafür auf einer langgezogenen Brücke über den Bahnhof hinweggeführt. Der Gothaer G 4 ist übrigens als Arbeitstriebwagen 21 noch vorhanden.





Eröffnung der Linie 6.

Der 30. Oktober 1976 sieht in Karl-Marx-Stadt die feierliche Eröffnung der Normalspurlinie 6. An der Spitze des Großzuges fährt der Triebwagen 459.



Prag, Silvester 1983.
In Praha-Smichov hat man den für Magdeburg bestimmten Triebwagen 1233 verladen, der Stromabnehmer ist bei diesen Transporten auf der Eisenbahn abmontiert.

Ankunft in Dresden-Reick.
Im März 1975 ist der fabrikneue Triebwagen 222 506 aus Prag in Dresden eingetroffen und wird nun über Auflegegleise vom Flachwagen der Eisenbahn gezogen.



Nach Kirchmöser.
In Plaue biegt ein aus Brandenburg kommender Dreiwagenzug von der Fernstraße 1 nach Kirchmöser ab. An der Spitze läuft der Triebwagen 150 (Prag 1967). Das Bild wurde am 20. September 1981 aufgenommen.

Sonderfahrt: Linie 124.
In Berlin wurde am 15. August 1981 der vierachsige Gotha-Wagen 218 032 aufgenommen. 1962 gebaut wurde er exakt 30 Jahre später ausgemustert.



Am Holzmarkt in Halberstadt.
Im Juli 1988 entstand dieses Foto: Der Triebwagen 33 (Reko, Baujahr 1973) ist mit einem passenden Beiwagen vor der Domkulisse unterwegs.





Und noch ein Jubiläum.

17. März 1984: Der Triebwagen 2100, im Einsatz auf der Linie 43, hier in der Schleife Tabaksmühle, ist der 500. Tatra-Triebwagen für Leipzig. Er fährt heue noch, als modernisierter Wagen 2124 II



Wanderbursche.

Der Frankfurter Triebwagen 21 (Gotha 1968), hier aufgenommen im Mai 1983, noch in Gera, kurz vor seiner Umsetzung. Dort hatte er zuvor die Nummer 171 getragen. Seine erste Station war Halle (Saale) gewesen, als Nummer 836.



Brandenburg, Depot Kanalstraße.
Im September 1978 wurde im Hof des Depots der Triebwagen 114 fotografiert. 1960 in Gotha gebaut, lief er bis 1977 in Halle (Saale) unter der Nummer 728. 1992 wurde er ausgemustert.

Gründerzeitdenkmal Görlitz.
Im Sommer 1982 postierte sich unser Fotograf auf dem Brautwiesenplatz in Görlitz und nahm den Zug der Linie 1 mit dem Triebwagen 8 vor der fast völlig unverändert erhaltenen Front prachtvoller Gründerzeithäuser in Richtung Landskronstraße auf.



Schwerin Goethestraße.
Im Oktober 1974 kommt der Triebwagen 31 (Baujahr 1967) mit seinem Beiwagen auf der Linie 1 die Goethestraße entlang. Einige Zeit später wird er nach Rostock abgegeben.

Filmstadt Babelsberg.
Der Potsdamer Triebwagen 101 (Baujahr 1965, davor Karl-Marx-Stadt 826) wartet in der Schleife Babelsberg auf seine Zeit zur Abfahrt. Das rote Fähnchen ist „ein Beitrag zum Gelingen" des 1. Mai 1975.



Tatra-Stadt Dresden.

Im Oktober 1976 warten in der Schleife Niedersedlitz zwei Tatra-Großzüge der Linien 6 und 12.



Gothaer Gelenkzug in Potsdam.
In der Endstelle am Bahnhof Rehbrücke wartet der Triebwagen 164 (Baujahr 1961). Aufgenommen wurde das Foto im August 1974, nur drei Jahre später wird man den Wagen in Potsdam aus dem Verkehr nehmen und ausmustern

29 Jahre im Einsatz.
Am 30. September 1979 war in Berlin der Triebwagen 218 022 auf der Linie 86 E nach Alt Schmöckwitz im Einsatz. Das Foto wurde vor dem S-Bahnhof Grünau aufgenommen. Der 1963 in Gotha gebaute Vierachser hielt bis 1992 durch.

Grund zum Feiern.
„30 Jahre Gelenkzüge in Erfurt" heißt das Motto im April 1989. Der Wagen 175 (Baujahr 1964) wird im selben Jahr nach Nordhausen weitergegeben, läuft dort als Nummer 63. Bei Drucklegung dieses Buches ist er Ausstellungsstück in der dortigen „Kulturschmiede".





Nur zur Hauptverkehrszeit.
Die Leipziger Linie 22 E wurde nur in den Stoßzeiten betrieben. Im Juni 1983 ist der Triebwagen 1882 mit einem weiteren Tatra-Wagen an der Haltestelle Riebeck-/Oststraße angekommen.

Görlitz, Endstelle Rauschwalde.
Schönes Wetter herrschte an jenem Julitag 1982, da unser Fotograf den Görlitzer Triebwagen 21 (Reko, Baujahr 1975) mit dem Beiwagen 73 (Reko 1974) beim Umsetzen aufnahm.





Halberstadt.
An der Haltestelle in der Herbingstraße hält im Juli 1978 der Triebwagen 41 (Baujahr 1961) mit seinem Gothaer Beiwagen. 1995 verschlug es den Triebwagen noch nach Arad, wo er 1998 verschrottet wurde.



Dresden, Linie 1.
In Cossebaude macht sich im März 1975 der Triebwagen 213 017 (Gotha 1960) mit seinen beiden Beiwagen auf den weiteren Weg in die Johannstadt. Der Triebwagen war vorher als Nr. 812 in Karl-Marx-Stadt gelaufen.

Alles neu! Alles besser?

Über 1.000 KT4D wurden bis 1992 aus Prag geliefert



Der erste KT4D.
Im Januar 1975 wurde das Foto des Triebwagens 001 im Depotgelände in Potsdam aufgenommen. Mit den Lampen und den gesickten Seitenwänden unterscheidet er sich noch sehr von späteren Serienlieferungen.

Die Tatra-Werke in Prag stellten 1973 einen vierachsigen Kurzgelenktriebwagen vor, der für den Export in die DDR bestimmt war. Mit ihm war für viele mittelgroße Straßenbahnbetriebe und für die Berliner Straßenbahn (BVB) die überfällige Modernisierung des Fahrzeugparkes möglich. Insgesamt wurden 1.054 KT4D in den Osten Deutschlands geliefert (bis 1992!).
Die Grundlage für die Entwicklung des Kurzgelenkwagens bildete der Spezialisierungsvertrag zwischen der DDR und der CSSR vom 10. Juli 1965 im Rahmen des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW). Mit diesem Vertrag verpflichtete sich die DDR zur Einstellung der Straßenbahnproduktion im VEB Waggonbau Gotha, der die Typen T2/B2-61 (Zweiachser), G4 (Gelenkwagen) und T4/B4-61 (Großraumwagen) herstellte. Der Fahrzeugbedarf der DDR sollte allein mit den Erzeugnissen von CKD Tatra Praha gedeckt werden. Allerdings waren die damaligen Produkte aus Prag (Großraumtriebwagen Typ T3) nur in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) und Schwerin einsetzbar.
Für den dringendsten Bedarf legten die Tatra-Werke 1967 und 1968 noch eine Serie zweiachsiger Trieb- und Beiwagen des Gotha-Typs als T2D/B2D auf. Die Abwandlung des T3 auf eine Breite von 2,20 m (Typ T4D) mit der Möglichkeit des Beiwageneinsatzes führte in den Großbetrieben Dresden, Halle (Saale), Leipzig und Magdeburg zu einer raschen Ablösung der Vorkriegs- und letztlich auch der Nachkriegszweiachser. Für die kleineren Straßenbahnbetriebe waren die Großraumwagen angesichts schwieriger Kurven- und Steigungsverhältnisse und beengter Innenstadtstraßen ungeeignet.
Daher entwickelten die tschechischen Konstrukteure auf Drängen der DDR einen neuen Fahrzeugtyp. Dessen Grundanforderungen waren:

- maximale Wagenbreite 2.200 mm;
- günstige Wagenkastengeometrie im Gleisbogen, um vorhandene Gleisanlagen befahren zu können;
- variable Beförderungskapazität (max. 194 Personen bei 26 Sitzplätzen und Stehplatzfaktor von 0,125 m²/Person, nach BOStrab vom 22. Januar 1976);
- Bildung von Zugverbänden.

Neue Farben in Leipzig.
Juni 1983: Der Leipziger Triebwagen 1306 ist gerade frisch lackiert worden. Ausgerechnet dieser Wagen diente 1998 als Ersatzteilspender zur Restaurierung des Potsdamer Prototyps 001 zum Museumsfahrzeug!



Die eigentlichen Prototypen des KT4 entstanden 1973 (nach einem Vorversuch von 1969). Die Erprobung in Prag erfolgte unter den Nummern 8001 und 8002, ein Wagen unternahm auch in Liberec (Reichenberg) Probefahrten. Beiden Prototypen wurde am 29. November 1974 in Prag die Betriebsgenehmigung erteilt. Gleichzeitig erfolgte die Abnahme der Triebwagen für die Überführung in die DDR zu den Verkehrsbetrieben Potsdam. Die Endkontrolle vor dem Versand durch Verantwortliche der Potsdamer Verkehrsbetriebe wurde am 4. Dezember 1974, die Qualitätskontrolle durch die CKD fünf Tage später durchgeführt. Ab 9. Januar 1975 wurden die Wagen nach Potsdam geliefert und unter den Nummern 001 und 002 eingereiht.

Bis zum 30. September 1975 dauerte die Erprobung der Wagen mit ingesamt 28.000 (Tw 001) bzw. 25.000 Kilometern (Tw 002) Laufleistung. Ab dem 9. Oktober 1975 folgten die ersten Planeinsätze im Fahrgastverkehr sowohl als Einzelwagen, als auch in Doppeltraktion.
Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Fertigung der Nullserie ein, die noch im selben Jahr anlief. Sie unterschied sich durch eine glatte Außenhaut (die Prototypen hatten gesickte Seitenbleche), runde statt eckige Scheinwerfer und die verbesserte Fahrerkabinengestaltung. Insgesamt wurden 33 Nullserienfahrzeuge für die DDR (auch Lwow / Lemberg erhielt zwei) hergestellt, die so verteilt wurden: Berlin 3, Leipzig 8, Erfurt 20, Plauen 2.
Entgegen den ursprünglichen Vorgaben für den KT4D gingen die Wagen auch an die Großbetriebe in Berlin und Leipzig. Während Berlin zum Leidwesen aller kleineren Verkehrsunternehmen den KT4D in großen Stückzahlen bezog, blieben die Leipziger Wagen eine Einmallieferung. Die Messestadt bezog danach wieder Tatra-Großraumwagen der Typen T4D / B4D bzw. ab 1988 dessen Nachfolger T6A2 / B6A2. Besonders der Betrieb in Plauen ermöglichte den Test der KT4D unter topographisch schwierigen Bedingungen. Die Wagen waren mit einer anderen Übersetzung ausgerüstet.
Der erste Erfurter KT4D wurde am 5. April 1976 geliefert. Am 1. Mai 1976 wurden die KT4D Nr. 403 und 405 der Erfurter Verkehrsbetriebe als erste Serienwa-



Heck an Heck.
In Erfurt am „Kaffeetrichter" wird gebaut. Im eingleisigen Pendelverkehr sind dafür zwei gegeneinander gekuppelte KT4D im Einsatz, von denen jeweils nur einer Fahrgäste aufnimmt.

gen im Fahrgastverkehr auf der Linie 3 eingesetzt, anfänglich nur als Solowagen. Das hohe Fahrgastaufkommen in Erfurt erforderte jedoch ab Juli 1976 den Übergang zum Traktionsbetrieb. In Berlin starteten die Probefahrten am 12. April 1976, allerdings sollte es noch bis zum 12. September dauern, ehe der Linienbetrieb auf der „75" begann.
Die Erkenntnisse aus den ersten Einsätzen flossen in die 1977 angelaufene Serienfertigung ein. Die Serienwagen trugen die Typenbezeichnung KT4A2D, entschlüsselt „Kurzgelenktriebwagen vierachsig mit 8,9 Meter Drehzapfenabstand, 2,20 Meter Wagenbreite und Ausführung für Deutschland". Ein freizügiger Einsatz der Nullserien und Serienwagen konnte gewährleistet werden. Bis Ende 1981 kamen auch die Betriebe in Brandenburg (Havel), Cottbus, Gera und Gotha in den „Tatra-Genuss". Ab Werk wurden die Fahrzeuge einheitlich in den Farben Rot und Creme lackiert. Eine Ausnahme bildeten die Verkehrsbetriebe in Berlin (ab 1985), Gera und Leipzig, die ihre Hausfarben durchsetzen konnten.
Die einzelnen Betriebe unternahmen meist schon kurz nach der Inbetriebnahme Umbauten, zum Teil auch, weil die Qualität ab Werk schwankte. Negativ für den Fahrkomfort war das Fehlen von Schwingungsdämpfern. Zwar hätte der Hersteller die Wagen mit Stoßdämpfern ausrüsten können, jedoch verzichtete die DDR aus Devisenmangel auf diese „unnötige Luxusausstattung" – die Tatras fuhren ja auch so. Als Ersatz diente in den ersten Serien ein Abfangeisen, in den späteren Serien ein Abfangseil. In Erfurt erfolgte die Nachrüstung mit Stoßdämpfern der heimischen Industrie ab 1984; Gera begann damit 1986, weitere Betriebe zogen spätestens bei der Modernisierung nach.

KT4D-Wagen kamen 1983 in Görlitz, 1987 in Frankfurt (Oder) und Zwickau neu hinzu. Wurden sie bis dahin ab Werk nur mit Scherenstromabnehmern geliefert, hielt Anfang der achtziger Jahre der Einholmstromabnehmer Einzug (1982 Berlin, 1983 Erfurt und Görlitz). In den nachfolgenden Lieferserien fanden beide Stromabnehmertypen Verwendung. Das zunehmende Fahrgastaufkommen auf den Innenstadtlinien zwang in Erfurt zur Erprobung einer neuen Betriebsart: Am 29. Juli 1981 verkehrten die fabrikneuen KT4D 471, 465 und 451 erstmals als Dreiwagenzug. Am 1. Dezember 1981 wurden solche Züge auf der Erfurter Linie 3 für ein Jahr probeweise eingeführt; der erste Zug im Linienverkehr bestand aus den Wagen 451+452+453. Als einzige Zusatzeinrichtung wurde an der letzten Tür der KT4D eine Kontrolleuchte angebracht, um bei Dunkelheit sicherzustellen, dass sich keine Fahrgäste mehr im Türbereich aufhalten. Immerhin konnten mit einer derartigen Dreifachtraktion bis zu 600 Personen befördert werden. Da sich der

Probebetrieb bewährte, wurde diese Betriebsart offiziell in Erfurt eingeführt und bis heute angewandt. Die Cottbusser Straßenbahn bestückte ihre Linie 4 nur von Oktober 1989 bis Anfang 1990 mit Dreierzügen. Auch Potsdam testete Dreifachtraktionen (Tw 041+037+029), ohne diese Betriebsart aber im Planverkehr zu verwenden.

Ein Nachteil des KT4D war die ausschließliche Ausführung als Einrichtungswagen. Dies war besonders bei Baumaßnahmen mit eingleisigem Betrieb und fehlenden Wendemöglichkeiten gravierend. Oft konnte ein Schienenersatzverkehr (SEV) mit Omnibussen nur sehr schwer durchgeführt werden, denn es herrschte Kraftstoff-, Bus- und Personalmangel. Nur noch wenige Verkehrsbetriebe hatten Zweirichtungswagen der Gothaer Bauart in ausreichender Stückzahl für einen Pendelverkehr.

Im Sommer 1982 standen die Erfurter Verkehrsbetriebe vor diesem Problem. Alle Nachkriegsneubeschaffungen waren Einrichtungswagen. Not macht erfinderisch: Kurzerhand wurden zwei KT4D Heck an Heck gekuppelt. Hierfür wurden die Steuerleitungen und die 600-V-Starkstromleitung geändert. Die beiden Triebwagen erhielten an den Stoßstangen abnehmbare Träger mit kombinierten Blink- und Rückleuchten. Diese Betriebsart fand dann in fast allen KT4D-Betrieben Anwendung. In Cottbus und Frankfurt (Oder) wurde ein Teil der Wagen mit fest installierten Rückleuchten an der Front ausgestattet.

Da aber nur jeweils ein Triebwagen von den Fahrgästen benutzt werden konnte – der zweite fuhr jeweils leer mit –, suchten die Verantwortlichen in Erfurt nach einer weiteren Lösung zur Kapazitätssteigerung. Im Zuge einer Unfallinstandsetzung wurde der KT4D 405 mit einem kompletten Führerstand im Heck ausgerüstet. Damit entstand ein unechter Zweirichtungswagen mit einseitigen Einstiegen. Mit einem zweiten KT4D gekuppelt, stand für Baumaßnahmen nun ein leistungsfähiger Zug zur Verfügung. Trotzdem war ein freizügiger Einsatz aller Wagen immer gewährleistet. Da ab 1987 übergangsweise ein dauerhafter Wendezugbetrieb notwendig wurde, bauten die EVB den KT4D 434 im Zuge einer Unfallinstandsetzung in gleicher Weise um. Einige Verkehrsunternehmen experimentierten zum damaligen Zeit-



Leipziger Messe.
In Leipzig ist im Herbst 1981 der Triebwagen 1301 wegen der Messe auf der Sonderlinie 43 im Einsatz. Sein weiteres Schicksal ist interessant: 1984 wurde er nach Berlin weiter gegeben (219 313, dann 9313). Seit 1999 steht er in der Nähe der Avus und dient der Feuerwehr als Havarie-Übungsobjekt.



Die Ära nach Honecker.
In der Endschleife Marienehe steht der Rostocker Triebwagen 609. Mit dem Baujahr 1990 markiert er den Übergang in die Zeit nach der Maueröffnung und nach Honecker.

punkt mit Rückfahreinrichtungen. Deren großflächiger Einbau begann erst in den neunziger Jahren im Zuge der Tatra-Modernisierung.
1982 stellten die Tatra-Werke die Prototypen KT4Dt (mit Thyristorsteuerung) Nr. 0014 und 0015 vor. 1983 begann die Serienfertigung. Bis 1988 wurden 99 KT4Dt ausschließlich für die Berliner Verkehrsbetriebe gebaut.
Im Zuge der Typenbereinigung gab Leipzig seine acht Nullserien-KT4D 1984 nach Berlin ab.

Allein die Fahrzeugverteilung ist ein Thema für sich. Der angemeldete Bedarf der Verkehrsbetriebe konnte durch das zuständige Ministerium für Verkehr (MfV) nicht gedeckt werden. So gab es vereinbarte Fahrzeugumverteilungen, z.B. zwischen Erfurt und Gotha. Die 1976 gebauten Erfurter Wagen 419 und 420 waren für Gotha bestimmt und hatten bei Anlieferung 44 Sitzplätze (Ausführung Thüringerwaldbahn). Dafür erhielt Gotha aus der Lieferung von 1981 zwei KT4D in der Erfurter Variante mit 26 Sitzplätzen (in Gotha Nr. 301 und 302).
Den „größten Coup" leisteten sich die Berliner Verkehrsbetriebe. Von einer für Potsdam bestimmte Serie, die aus dem Herstellerwerk Prag schon in Potsdam angekommen war, konnte nur der Wagen 043 entladen werden, die anderen wurden kurzerhand nach Berlin weiter beordert.
Jedoch kamen so manche Betriebe mit den Anpassungsarbeiten für den Tatra-Einsatz nicht nach. Hauptproblem war hierbei die Steigerung der Stromversorgung für die Tatras. Lagen die Anfahrströme der Gotha-Züge noch bei 350 Ampere pro Zug, benötigte der KT4D-Zug 1.200 Ampere (bei Dreifach-Traktion).
Berlin hatte Ende der achtziger Jahre aufgrund mangelnder Stromversorgung einen Überbestand an KT4D, so dass 1989 auf Weisung des MfV etliche KT4D (zumeist Baujahre 1985 und 1987) nach Potsdam (80 Stück) abgegeben werden mussten. „Auf dem kleinen Dienstweg" erhielten Cottbus (219 417, als Ersatz für Tw 9) und Gera (einen unfallbeschädigten und seinen intakten Partnerwagen, 219 143 und 219 144) KT4D aus Berlin.
Der zunehmende Tatrawagen-Einsatz erforderte auch eine verstärkte Schulung des Fahrpersonals. Im Jahre 1981 entwickelten die Erfurter Verkehrsbetriebe einen kompakten Störungssimulator, der zeitweilig an einen KT4D angeschlossen werden konnte, so dass neben den normalen Linieneinsätzen auch die Möglichkeit bestand, mit einem Wagen zeitweise Störfalle zu erproben. Der Erfurter Triebwagen 473 stand von 1986 bis 1991 ausschließlich in Fahrschuldiensten, gelangte aber anschließend wieder in den Personenverkehr. Ähnliche Einrichtungen fanden auch in Brandenburg (Havel) und Plauen Anwendung. Die ersten „echten" Fahrschulwagen auf Basis des KT4D bauten die BVB 1985 aus ihren ersten beiden gelieferten KT4D. Seit 1988 leisteten sich auch die Geraer Verkehrsbetriebe einen KT4D-Fahrschulwagen. Arbeitstriebwagen bzw. Partywagen auf Basis des KT4D entstanden erst nach 1989 in Berlin, Plauen und Potsdam.

Fast allen Betrieben gemeinsam waren die mangelhaften Instandhaltungsmöglichkeiten infolge unzureichender Betriebshofanlagen und Ausstattungen. Der ständige Ersatzteilmangel und die teils schlechte Verarbeitungsqualität hatte einen hohen Schadbestand zur Folge. Industriebetriebe der DDR und die Verkehrsbetriebe waren letztendlich gezwungen, Ersatzteile selbst herzustellen. Unfallwagen waren sehr willkommene Ersatzteilspender. Auch fanden Scheinwerfer von Gotha-Triebwagen bzw. „Trabant"-Pkw Verwendung. Die ursprünglichen CKD-Rückleuchten (bis Baujahr 1985) wurden bald durch kleinere Varianten ersetzt. Die Ausführung der KT4D änderte sich ab den achtzi-

ger Jahren leicht. So bekam der 1981 gebaute Triebwagen 462 der EVB eine veränderte Außenbeblechung, die ab dem Baujahr 1982 zur serienmäßigen Anwendung kam. Ab 1985 (Meterspurausführung ab 1986) wurden neue seitliche Begrenzungs-, Blink- und Rückleuchten eingebaut, die das markante eckige Erscheinungsbild der KT4D noch mehr zur Geltung brachten. Ab dem Baujahr 1987 erhielten die Führerstandsfenster zusätzliche Öffnungen für eine bessere Belüftung der Fahrerkabine. Von 1987 bis 1991 unternahmen die BVB im KT4D Nr. 219 175 Versuche, die PCC-Steuerung auf Serien-Parallel-Schaltung umzubauen, allerdings mit wenig Erfolg. Die Potsdamer Verkehrsbetriebe wiederholten diese negativen Erfahrungen spät mit den zehn zuerst modernisierten KT4D Nr. 101 – 110 im Jahre 1992. Die komplette Umstellung des Linienverkehrs auf den Typ KT4D erreichten Erfurt (1987) und schließlich nach der Maueröffnung Potsdam (1990), Cottbus (1991), Gera (1991) und Plauen (1992). ❑



Fahrschulwagen.
Der Erfurter Triebwagen 405 dient zur Ausbildung des Fahrernachwuchses. 1985 erhält er eine B-Plattform für den Pendelverkehr bei Sondereinsätzen (Baustellen).



Einer der ersten KT4D.
Mit dem Baujahr 1976 ist der Leipziger Triebwagen 1301 einer der ganz frühen KT4D. Das Foto zeigt ihn vor dem Hauptbahnhof im Einsatz auf der Messe-Sonderlinie 43.



Thüringerwaldbahn.

Gotha, Depot Waltershäuser Straße: Der KT4D Nummer 303, Baujahr 1981, ist für den Einsatz auf der Waldbahnlinie 4 zur Galopprennbahn Boxberg vorbereitet.



Später Auswanderer.
Der Berliner Triebwagen 219 041, hier im Neubaugebiet Marzahn, war 1978 geliefert worden. 1998 wurde er nach Galati in Rumänien weiter gegeben. Im Einsatz ist er dort unter der Nummer 58.

Berlin, Schleife Revaler Straße.
Gleich geht es weiter für die Triebwagen 219 002 (Baujahr 1976) und 219 131 (1979). Der 219 002 wurde später zum Fahrschulwagen 724 003 umgerüstet. Beide Wagen wurden Ende der neunziger Jahre nach Rumänien verkauft.



Auf der Linie 3.
Ein Foto des zweiten Erfurter KT4D mit der Nummer 402 (Baujahr 1975) an der Haltestelle Melchendorfer Straße im Süden der damaligen Bezirkshauptstadt. Im Hintergrund ragen die Flutlichtmasten des „Georgi-Dimitroff-Stadions" (heute Steigerwaldstadion) heraus.

Nach Tallin.
In Gera an der Haltestelle Leninstraße / An der Spielwiese wurde der Triebwagen 318 aufgenommen. Dieser Wagen (Baujahr1983) ging im Mai 1996 nach Tallin.





Noch ganz neu.

Der Triebwagen 218 (Baujahr 1987), hier 1988 beim Depot in der Bachgasse, steht noch in Frankfurt (Oder) im Einsatz.



Potsdam Kapellenberg.

Auch der Potsdamer Triebwagen 015 (Baujahr 1979), hier aufgenommen in der Endschleife Kapellenberg (Russische Kolonie), ist 2006 als modernisierter Wagen 228 noch unterwegs.

Im Schatten der Großen

Die kleinen Betriebe: Wartburgstadt Eisenach



Den Nachwuchs unterrichten.
Zwickau, Werdauer Straße: Der Fahrschul-Triebwagen 201 (Gotha 1959) rumpelt vor alten sächsischen Industriekulissen heran.

Die Wartburgstadt Eisenach ist seit Ende des 19. Jahrhunderts auch Industriestadt: 1896 begann die Fertigung von Automobilen. Zählte die Stadt im Jahr 1848 erst 9.800 Einwohner, so waren es 1897 schon 25.000; in der Mitte der achtziger Jahre waren es etwa knapp 50.000. Die Eisenbahn erreichte Eisenach 1847 von Halle her und wurde 1849 nach Bebra weitergeführt.
Schon relativ frühzeitig gab es Bestrebungen, die Wartburg verkehrlich anzubinden. Am 19. Januar 1882 konnte man in einer Eisenbahnerzeitung lesen:
„Wie verlautet, befindet sich ein Ingenieur des Eisenbahnunternehmers Bachstein in Eisenach, welcher sich mit den Vorarbeiten beschäftigt. Ob eine Elektrische oder Zahnradbahn (Dampfbahn) gebaut wird, bleibt von den technischen Erörterungen abhängig."
Das Projekt sah sogar den Abbruch eines der schönsten Baudenkmäler Eisenachs, des um 1200 erbauten romanischen Nicolaitores, vor! Es kam allerdings nicht zur Ausführung, die technischen Probleme waren sicherlich nicht unerheblich. Zwölf Jahre später wurde im Jahr 1894 ein gemeinsames Projekt der Firma Bachstein und des 1892 errichteten Elektrizitätswerkes Eisenach, einer AEG-Tochter, vorgelegt. Für die Streckenführung gab es mehrere Varianten. Trotz der Zustimmung des Großherzogs Carl Alexander von Sachsen-Weimar versagten die Vertreter der Stadt die Zustimmung.
Am 26. September 1895 wurde zwischen dem Elektrizitätswerk Eisenach und der Stadtgemeinde der Vertrag über den Bau einer eingleisigen Straßenbahnstrecke vom Bahnhof nach Marienthal abgeschlossen. Die 1896 beginnenden Bauarbeiten wurden Ende Juli 1897 beendet. Am 1. August 1897 wurde die eingleisige meterspurige Strekke zwischen dem Thüringer Bahnhof (heute Hauptbahnhof) und Marienthal eröffnet. Die 3,3 km lange Strecke hatte Ausweichen am Karlsplatz, in der Marienstraße, an der „Phantasie" und der Endstelle. Die maximale Neigung betrug 1:19.
Fünf Triebwagen und vier Sommer-Beiwagen standen zur Verfügung. Wagenhalle und Werkstatt befanden sich in der Helenenstraße, mit eingleisiger Anschlussstrekke vom Karlsplatz über Nicolaistraße und Sommerstraße. Die Betriebsführung oblag dem E-Werk. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennig, in Zahlkästen zu errichten. In den Sommermonaten übernahmen

Vier Monate nach der Stilllegung. *In Eisenach ist im April 1976 die Verschrottung des Beiwagens 31 im Gang. Er war 1930 gebaut worden und bis 1961 in Erfurt, zuletzt unter der Nr. 225, gelaufen.*



sonn- und feiertags Schaffner das Kassieren.
Am 16. Juni 1909 wurden die ersten Erweiterungen vom Karlsplatz zur Kasseler Straße / Frankfurter Straße und von der Katharinenstraße in die Kasernenstraße, abzweigend über Mühlhäuser Straße bis zum Friedhof, in Betrieb genommen.
Nach Fertigstellung der Straßenunterführungen der Eisenbahnstrecken nach Meiningen und Fulda / Kassel (im Zuge der Kasseler Straße) konnte am 15. November 1910 der Abschnitt Frankfurter Straße – Eingang Westbahnhof in Betrieb genommen werden. Der Wagenpark wurde zur Bedienung des nun erweiterten Netzes um die Triebwagen 10 – 16 erweitert.
Nach den Ausbauten in westlicher Richtung folgte mit der Inbetriebnahme des eingleisigen Streckenabschnittes vom Hauptbahnhof in die Weimarische Straße bis vor die Hörselbrücke am 19. Juni 1913 die Ausdehnung des Netzes in östlicher Richtung.

Im Jahr 1922 übernahm die Stadt die Aktienanteile am E-Werk und an der Straßenbahn. Die Inflation ging nicht spurlos vorüber, denn vom 1. Oktober 1922 bis 11. Mai 1924 musste der Betrieb ruhen.
Trotz der wirtschaftlich schwierigen Situation erfolgten Modernisierungsarbeiten. Bei den Triebwagen wurden die Plattformen geschlossen. Der Abzweig der Friedhofslinie von der Katharinenstraße wurde aus der Kasernenstraße in die Hospitalstraße verlegt. Am 1. September 1925 konnte die eingleisige Verlängerung der Friedhofslinie bis zum Krankenhaus dem Verkehr übergeben werden. Das Streckennetz hatte nun mit 7,54 km seine größte Ausdehnung erreicht.
Der Neubau einer fünfgleisigen Wagenhalle und einer eingleisigen Werkstätte an der Sommer- / Uferstraße wurde am 1. August 1929 in Betrieb genommen; die alten Betriebsanlagen in der Helenenstraße wurden aufgegeben. Im gleichen Jahr kamen sechs neue Triebwagen von der Waggonfabrik Gotha zum Einsatz – es sollten die letzten Neubaufahrzeuge bis zur Betriebseinstellung 1975 bleiben.
Für den versuchsweise am 2. Januar 1930 eingeführten Fünf-Minuten-Takt waren zusätzliche Weichen eingebaut worden. Der erhoffte Fahrgastzuwachs blieb aus, so dass ab 1. Oktober 1931 wieder alle zehn Minuten gefahren wurde.
Im Jahr 1936 begannen Projektarbeiten zur Umstellung auf Obusbetrieb. Dadurch sollten nicht nur die Rentabilität verbessert, sondern auch neue Anschlüsse hergestellt werden, z. B. zu den im Norden der Stadt errichteten Kasernen. Das Projekt kam aber nicht zur Ausführung.
Dafür wurde am 1. Juli 1939 die erste Stadtomnibuslinie zwischen Hauptbahnhof und Westbahnhof mit drei Omnibussen eröffnet – kriegsbedingt musste sie bereits am 30. November 1939 wieder eingestellt werden. Die Mariental-Linie der Straßenbahn wurde 1943 um einen halben Kilometer zur „Phantasie" verkürzt. Durch einen Luftangriff wurden am 11. September 1944 große Teile der Depotanlagen und diverse Fahrzeuge zerstört. Bis zum 6. Juli 1945 musste der Straßenbahnbetrieb ruhen. Mit stark eingeschränktem Fahrplan (montags bis samstags) wurde der Verkehr am 7. Juli 1945 wieder aufgenommen.

Moderner Streckenausbau.
Das Liniennetz der Straßenbahn in Plauen im Vogtland maß vor 1970 gerade einmal knapp 14 Kilometer. Im Gegensatz zu Eisenach wurde dort jedoch großzügig ausgebaut.



Mit dem 1. Januar 1950 wurde der Verkehrsbetrieb vom E-Werk getrennt, dem KWU (Kommunales Wirtschaftsunternehmen) zugeordnet und mit dessen Auflösung am 1. März 1951 als VEB (K) Städtischer Verkehr selbstständig. Die umgestalteten Verkehrsanlagen auf dem Karlsplatz, mit einer veränderten Gleisanlage und zwei Haltestelleninseln, konnten am 15. Dezember 1950 dem Verkehr übergeben werden.
Eine neue Endweiche mit Abstellgleis am Krankenhaus (29. September 1951) ermöglichte den Einsatz von Beiwagen auf der Linie Krankenhaus – Langensalzaer Straße, vorerst in den Spitzenzeiten, ab 1957 ganztätig.
Ab 5. Juni 1955 wurden Omnibusausflugslinien zur Wartburg und zur „Hohen Sonne" eingerichtet, und am 8. November erfolgte die Eröffnung der ersten bleibenden Stadtomnibuslinie Hauptbahnhof – Hofferbertaue.
In den Jahren 1956 – 1958 wurde neuerlich die Umstellung auf Obus untersucht. Geplant war ein zweispuriges Streckennetz von 12,3 km Länge zur Erschließung der West- und Nordstadt. Aus technischen und ökonomischen Gründen wurde das Projekt zurückgestellt.
Bedingt durch den schlechten Zustand der Gleisanlagen und eine höhere Auslastung nur in den Sommermonaten wurde am 3. Februar 1958 der Streckenabschnitt Karlsplatz – Marienthal durch eine am Hauptbahnhof beginnende Omnibuslinie ersetzt. Schritt für Schritt wurde aber das restliche Gleis- und Fahrleitungsnetz erneuert.

Der Wagenpark erfuhr in den Jahren 1954 – 1965 eine Verjüngung durch Übernahme gebrauchter Triebwagen (Baujahr 1938) und Beiwagen (Baujahre 1930/33) aus Erfurt. Wegen des relativ großen Achsstandes von 3.200 mm musste die Schiebebühne vor der Wagenhalle und der Werkstatt in den sechziger Jahren durch eine Weichenstraße ersetzt werden. Die vereinfachte Fahrgastabfertigung ohne Schaffner (OS) kam ab 3. Juli 1967 auf der Linie Westbahnhof – Langensalzaer Straße (Einzel-Triebwagen) und ab 15. Januar 1968 auf der Linie Krankenhaus – Oststadt (Einzel-Triebwagen bzw. führende Triebwagen) zur Anwendung.
Eine klare Entscheidung zur Entwicklung des Stadtverkehrs wurde immer dringlicher. Untersuchungen der Forschungs- und Entwicklungsstelle der Hauptverwaltung des Kraftverkehrs in Dresden hatten 1967 eine Umstellung auf Omnibusbetrieb empfohlen. So wurde bereits beim Neubau der Hörselbrücke auf einen Gleiseinbau verzichtet und ab 21. Januar 1969 die Endstelle vom Krankenhaus bis vor die Amsdorfstraße zurückgenommen .

Am 16. Juli 1975 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, die beiden Straßenbahnlinien Westbahnhof – Langensalzaer Straße und Oststadt – Mühlhäuser Straße mit dem 31. Dezember 1975 auf Omnibusbetrieb umzustellen. Ab diesem Datum fuhren hier die Buslinien 1 und 2, auch die restlichen Buslinien trugen von diesem Tag an Liniennummern (3, 4, 5 und 6).

Die Eisenacher Straßenbahn war somit der einzige städtische Betrieb, der während der Ära Honekker stillgelegt wurde. 1977 ereilte dieses Schicksal auch die meterspurige Lockwitztalbahn Niedersedlitz – Kreischa, doch diese war als Linie 31 nur ein – zwar relativ selbstständiger – Bestandteil der Straßenbahn Dresdens.
Alle anderen Betriebe mit ähnlich bescheidener Netzausdehnung unter zehn Kilometern (Stand 1973) in:
- Dessau (9,7 km),
- Bad Schandau (8,3 km),
- Strausberg (8 km),
- Gotha (7,1 km, Stadtnetz ohne Thüringerwaldbahn),
- Woltersdorf (5,6 km),
- Naumburg (5,3 km),
- Nordhausen (4,0 km)

erlebten noch die Wiedervereinigung. ❑



Triebwagen 40 (Baujahr 1938).

Linksverkehr an der Haltestelleninsel am Eisenacher Marktplatz, der vormals Erfurter Triebwagen 88 kommt aus der Karlstraße heran. Was wohl die HO-Campingschau bietet?



Eisenach, Depot Uferstraße.

Wenige Wochen vor der Stilllegung des Eisenacher Straßenbahnbetriebs haben die Mitarbeiter im Herbst 1975 noch einmal eine Parade ihrer Fahrzeuge inszeniert. Die Fassade zeugt noch immer vom Luftangriff von 1944!



Achtung Baustelle!.

Am Südausgang des Hauptbahnhofes in Görlitz wird im Mai 1974 gebaut. Im [illegible]



Schmalspur 925 mm.
Ein kleiner Betrieb war derjenige in Karl-Marx-Stadt nicht. Aber in die Ära Honekker fiel der Rückbau des schmalspurigen Anteils bis auf Null. Ähnlich wie bei den Kleinbetrieben wurde in den 925-mm-Bereich nicht mehr groß investiert, gab es überhaupt keine neuen Fahrzeuge. September 1973: In der Endschleife Ebersdorf wartet der Triebwagen 223 (Baujahr 1928). Zwei Jahre später wird man ihn noch umzeichnen in 323, und 1979 in den Arbeitstriebwagen 1323 umbauen.

Karl-Marx-Stadt, Linie 8.
Im September 1973 sind es nur noch zwei Jahre bis zur Stilllegung der Linie 8 nach Ebersdorf. Im Einsatz ist Triebwagen 203 (Baujahr 1928).



Frankfurt (Oder).

Mai 1973: In der Oderallee am Stadion steht der erstklassig gepflegte Triebwagen 60 (Baujahr 1936). Er blieb bis in unsere Tage erhalten.

Mühen des Alltags

Die Politik der kleinen Schritte: Das Beispiel Rostock



Pendelverkehr.

Im Oktober 1973 sind in Rostock auf der Linie 11 Bauarbeiten nötig. Ein Beiwagen mit zwei Triebwagen bildet das Gespann für den Pendelverkehr. Der Triebwagen 37 ist eben aus jenem Jahr 1973 und somit nagelneu.

1904 fuhr in Rostock die erste elektrische Straßenbahn. Zuerst wurden drei, ab Mitte der zwanziger Jahre vier Linien bedient. Aus dem Jahr 1926 stammen auch die für Rostock typischen sechs großen, noch mit offenen Plattformen aus Wismar gelieferten Triebwagen.
Zum Ende des Zweiten Weltkrieges wollte die sowjetische Besatzungsmacht den kompletten Betrieb als Reparation abtransportieren lassen; Gleise, Anlagen und Fahrzeuge. In dieser Situation war es vielleicht ein Segen, dass der Straßenbahnbetrieb im April 1944 kommunalisiert worden war. Es gelang den Kommunalpolitikern, die Besatzungsoffiziere davon zu überzeugen, dass für den Wiederaufbau der schwer zerstörten Stadt auf die Straßenbahn nicht verzichtet werden konnte. Ab 13. August 1945 konnte der Betrieb auf der Linie 1 zwischen Hauptbahnhof und Parkstraße und auf der Linie 2 zwischen Hauptbahnhof und Reutershagen eingeschränkt für je zwei Stunden vor- und nachmittags wieder aufgenommen werden.

Ab Oktober konnte im Zehn-Minuten-Takt, ab Ende November ganztägig gefahren werden.
Zu dieser Zeit verfügte Rostock über 26 Trieb- und 22 Beiwagen. Ab Februar 1946 fuhr die Straßenbahn bereits alle siebeneinhalb Minuten, und vom Herbst 1946 an wurde auf der Strecke Hauptbahnhof – Neuer Friedhof die Ergänzungslinie 11 im 15-Minuten-Takt betrieben. Mit 24 Millionen Fahrgästen wurde 1946 ein neuer Beförderungsrekord aufgestellt. Ein Jahr später waren es bereits 37 Millionen Personen. Dem steigenden Bedarf begegnete man durch Übernahme der auf Normalspur umgespurten Fahrzeuge der vormaligen Strandbahn Warnemünde – Markgrafenheide.
Weil es in dem damals noch wenig bedeutungsvollen, aber durch Ausgebombte und Flüchtlinge angewachsenen Siedlungsgebiet Dierkow infolge der Kriegsverluste an Fahrzeugen keinen Omnibusanschluss mehr gab, sollte der Stadtteil durch eine Straßenbahn erschlossen werden. Schienen gewann man teils von der aufgelassenen Strandbahn, teils vom zweiten Gleis in der Hamburger Straße. Die Arbeiten zogen sich von 1946 bis 1948 hin. Am 2. Juli fand die Eröffnungsfahrt der Linie 4 vom Steintor nach Dierkow West statt. Auch die Liniennummer 3 kam wieder zu Ehren.

Preisgekröntes MMM-Objekt. *Der Hallesche Zweirichtungs-Triebwagen 901 war in eigener Werkstatt als MMM-Objekt (Messe der Meister von morgen) aus einem Standard-T4D umgebaut worden.*



Nachdem 1950 aus Wismar drei neue Triebwagen geliefert worden waren, wurde ab April 1950 der Straßenbahnverkehr zum Weißen Kreuz wieder aufgenommen, der im folgenden Monat bis zur Eisenbahnbrücke Tessiner Straße verlängert wurde. Der ursprünglich vorgesehene Ausbau zum Schweizerhaus kam nicht mehr zustande, weil inzwischen genug Busse zur Verfügung standen.
Im Jahr 1951 wurde die Linie 4 bis zum Gehlsdorfer Kirchplatz verlängert. Das Rostocker Straßenbahnnetz hatte für die nächsten 25 Jahre seine größte Ausdehnung erreicht.
In den Jahren bis 1956 wurden zunächst aus Werdau und später aus Gotha 14 Triebwagen und 26 der Einheitstypen ET50 / EB50 bzw. ET54 / EB54 beschafft. Damit war ein guter Standard erreicht. Mit diesem Fahrzeugbestand ließ sich in den Spitzenverkehrszeiten auf den Linien 1 / 11 und 2 ein Sechs-Minuten-Takt herstellen. Der wachsende Bestand – es waren noch fünf gebrauchte Triebwagen aus Leipzig hinzugekommen – machte in den fünfziger Jahren den Bau eines neuen Betriebshofes in der Hamburger Straße erforderlich, der ab 1956 genutzt werden konnte, wenn auch vieles wegen Geld- und Materialmangels provisorisch war.
Der Umgestaltung der alten Hansestadt zur sozialistischen Bezirkshauptstadt mit dem Bau der Langen Straße Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre folgte auch die Straßenbahn, die hier ein besonderes Gleisbett auf Schotter erhielt. Ab Jahresende 1961 folgten entsprechende Gelenktriebwagen des Typs G4-61 aus Gotha. Mit laufend neuem Zugang prägte dieser Fahrzeugtyp das Straßenbild in Rostock, zumal die alten Fahrzeuge, für die ohnehin keine Ersatzteile mehr zu beschaffen waren, nach und nach ausgesondert wurden.

Der tägliche Betrieb litt am DDR-typischen Materialmangel ebenso wie am Fehlen von Arbeitskräften. Zeitweise waren 90 Prozent aller Fahrer Frauen! Die Lösungen waren zwar westlich wie östlich des Eisernen Vorhangs letztlich sehr ähnlich, aber die Ursachen doch höchst unterschiedlich: Während ab Ende der sechziger Jahre in der Bundesrepublik Deutschland finanzielle Engpässe die Verkehrsunternehmen zur Umstellung auf schaffnerlosen Betrieb zwangen, war es in der DDR der leergefegte Arbeitsmarkt.
In Rostock lässt sich diese Entwicklung recht amüsant ver-



Tag der Republik 1976.
Leipzig-Reudnitz, 7. Oktober 1976: Im ältesten Straßenbahnbetriebshof Deutschlands wird der 1.500. Tatra-Wagen für die DDR übergeben. Der Wagen 1792 verließ Leipzig 1998 nach Nordkorea, der Betriebshof wurde abgerissen.

folgen: Erst fuhr nur der Triebwagen, dann auch der erste Beiwagen ohne Schaffner. Am Ende stand ab 1965 das System mit den Zahlboxen („einarmige Banditen"). In Rostock wurden sie aber bald von Entwertern ersetzt.
Sicherlich war es gerade der aus heutiger Sicht geringe Fahrpreis, der das Fahrgastaufkommen derart anschwellen ließ, dass immer wieder neue Lösungen gesucht werden mussten, um die Kapazität der Bahnen zu erhöhen. Die Gelenkwagen erhielten Beiwagen, neue zweiachsige Einrichtungsfahrzeuge der Typen T2-64 und B2-64 wurden geliefert.
Nachdem bereits 1956 die Linie 3 wieder eingestellt worden war, schlug auch für die 4 im Jahr 1974 die letzte Stunde. Der völlig desolate Unterbau ließ keine andere Wahl.
Ab 1975 wurde in Etappen das gesamte Gleisnetz von 1.440-mm-Spur auf Normalspur von 1.435 mm umgebaut. Der Rostocker Fahrzeugbestand wurde in der Ära Honecker in erster Linie durch Umsetzungen gebrauchter Gotha-Fahrzeuge aus Chemnitz, Leipzig, Magdeburg und Schwerin ergänzt.

Inzwischen waren in Dierkow riesige Neubaugebiete herangewachsen, die verkehrsmäßig erschlossen werden mussten. Ab 1984 entstand eine dritte – diesmal großzügig geplante – Schienenverbindung in die Siedlungsgebiete östlich der Warnow. Das neu erbaute Dierkower Kreuz wurde zum Verteiler für die einzelnen Richtungsstränge. Eine Linie endete in der „Allee der Bauschaffenden" (der heutigen Hafenallee). Weitere Endpunkte wurden der S-Bahnhof Dierkow und der heutige Kurt-Schumacher-Ring. Am 21. April 1987 fuhr die erste Bahn auf der neuen Strecke. Das nötige rollende Material erhielt die Rostocker Straßenbahn gebraucht aus Leipzig.

Ende 1989 erhielt Rostock erstmals zwölf moderne, vierachsige Fahrzeuge des Tatra-Typs T6A2 bzw. B6A2 der Prager CKD-Werke. Erstmals konnten nun „Großzüge" (Tw+Tw+Bw) eingesetzt werden. Für Verkehrsspitzen standen jetzt 43 Züge zur Verfügung. Zum Ende der DDR-Zeit war die Rostocker Straßenbahn ein modernes und leistungsfähiges Unternehmen. Doch schon wenige Monate nach der „Wende" wandelte sich das Bild. Auch in Rostock sank die Zahl der Fahrgäste laufend und feierte der Individualverkehr seinen Siegeszug. Für Großzüge gab es keinen Bedarf mehr, und zunehmend reichten Gotha-Gelenkwagen ohne Beiwagen aus.
Obwohl mit weiteren zwölf Tatra-Triebwagen, die im Frühjahr und Sommer 1991 geliefert wurden, ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung standen, hielt die Geschäftsführung der Rostocker Straßenbahn AG nun nach anderen, innovativeren Lösungen Ausschau, die



Sommer 1982.

Den Anger in Erfurt überquert der Triebwagen 176 (geliefert 1964). Mit der Ausweitung des Einsatzes neuer KT4D wird man ihn nach Nordhausen weitergeben, wo er unter der Nummer 64 eingesetzt wird.



Wismar – Rostock – Wismar.
Rostock, April 1983: Im Depot in der Hamburger Straße wartet der Fahrschulwagen 431 (ex Tw 31, 1969 zum Atw). 1926 war er aus Wismar geliefert worden, und heute ist er auch wieder dort – als Museumsexponat.



In der Lebuser Vorstadt.
Der Frankfurter Triebwagen 34 (Baujahr 1961) ist im Mai 1973 unterwegs auf der Linie 3.
Man kann ihn heute noch bewundern: In Naumburg als Museumsstück.



Pionier-Express.
Der Dresdener Triebwagen 222 243 ist im August 1982 unterwegs für Jung- und Thälmann-Pioniere. Mindestens ebenso interessant ist der F 9 mit Holzkastenaufbau, auch „Hundefänger-Auto" genannt.

Werdauer Fahrzeuge.
Gera, Platz der Republik, Oktober 1974: Viele Straßenbahnbetriebe hatten die formschönen Werdauer Wagen lange im Einsatz. Der Geraer Triebwagen 133 (Baujahr 1953, vormals Tw 16) hielt bis in das Jahr 1990 durch.



Der Anger, das Zentrum Erfurts.

Juni 1972: Der Triebwagen 165 kommt von der iga, der Internationalen Gartenbauausstellung, die Blechtafel an der Front weist ihn aus. Noch fährt in Erfurt der O-Bus, wie die Doppelfahrleitung verrät.

Nicht für das Publikum

Güterloren, Schleppfahrzeuge, Mess- und Fahrschulwagen



Zentralhaltestelle Karl-Marx-Stadt. *Aus Dresden (1960, dort Nr. 3004) stammte der Arbeitstriebwagen 1101, den der Fotograf noch im September 1984 im Herzen der sächsischen Industriestadt aufnehmen konnte.*

Alle Straßenbahnbetriebe hatten von Anfang an Arbeitswagen im Einsatz, in der Regel für den jeweiligen Zweck umgerüstete Altfahrzeuge. Es gab jedoch auch spezielle Arbeitswagen, welche als solche direkt von der Industrie geliefert wurden, z. B. Fahrzeuge für die Gleis- und Fahrleitungsunterhaltung sowie für den Winterdienst. Auch Güterlokomotiven sind direkt von der Industrie geliefert worden.

Zu Beginn der Ära Honecker Anfang der siebziger Jahre stellte sich die Situation wie folgt dar: Nur noch wenige Vertreter aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg verrichteten noch untergeordnete Dienste. Abgesehen von Spezialwagen stammten die meisten Fahrzeuge aus der Zeit zwischen beiden Weltkriegen. Diese waren für die fotohungrigen Nahverkehrsfreunde von besonderem Interesse, verkörperten sie oft als einzige noch das Fluidum längst vergangener Zeiten.
Doch schon bald rückten die Einheitsfahrzeuge der Generation LOWA und Gotha nach. Nicht wenige Exemplare der Vorkriegsfahrzeuge konnten von besonnenen Nahverkehrsfreunden für die Nachwelt als historische Fahrzeuge erhalten werden. Doch auch Wagen der Nachkriegsgeneration waren oft schon durch ihren Einsatz im Personenverkehr an der Verschleißgrenze angelangt. Als Arbeitswagen sorgten mangelnde Wartung und Pflege meist für eine kurze Lebensdauer. So wurden diese zumeist als Transportwagen verwendeten Exemplare nach relativ kurzer Zeit durch nachrückende Personenfahrzeuge ersetzt.
Auch die Regierung der DDR sorgte mit einer Weisung an die Nahverkehrsbetriebe für Bewegung in den Arbeitswagenstatistiken: Personenwagen durften nicht oder nur mit Ausnahmegenehmigung (z. B. schwere Unfallwagen) verschrottet werden. Diese Weisung bestand aber nicht für Arbeitswagen. So verwundert es nicht, dass die Verkehrsbetriebe die Aussonderung von Altfahrzeugen teilweise über den Weg als Arbeitswagen gingen. So hatten die Freunde dieser alten Fahrzeuge alle Hände voll zu tun, alle Vertreter peinlichst genau abzulichten.
Die immer schwierigere Wirtschaftslage in der DDR zu Beginn der achtziger Jahre ließ vielen ausgedienten Personenfahrzeugen noch eine untergeordnete Rolle als Arbeitswagen zukommen. Be-



Mai 1986: Leipziger Unikat.
Aus dem Antriebsteil des Gothaer Gelenkzuges 1161 bastelte man in Leipzig diesen Rangierwagen 5064 für die Anschlussbahn des Gleisbauhofes in der Dessauer Straße.

sonders die Ölkrise ab 1979 spielte hierbei eine wichtige Rolle. So besann man sich im Verkehrsministerium der DDR auf eine längst vergangene Methode, dieser wirtschaftlichen Misere zu begegnen – auf den Güterverkehr auf Straßenbahngleisen für externe Kunden. Sinnvoll waren nur Systeme mit eigenem Gleisanschluss. Mit Ausnahme von Leipzig und Berlin waren diese Transporte auch nur von kurzer Dauer.
Da auch den Verkehrsbetrieben der Treibstoff kontingentiert wurde, mussten soweit wie möglich alle innerbetrieblichen Transporte per Straßenbahn abgewickelt werden. Dazu entwickelten die Techniker und Ingenieure der Verkehrsbetriebe einige Unikate, die heute zum Schmunzeln anregen:
In Gotha gab es z. B. eine Güterlore mit Schwenkarm, an dem eine Kreissäge montiert war. Sie sollte die Strecke der Waldbahn vom Baumbewuchs im Lichtraumprofil freihalten.
Leipzig baute aus dem A-Teil des Gelenkwagens 1161 eine Verschublok für Reichsbahngüterwagen. Der Einsatz beschränkte sich auf die Anschlussbahn des Gleisbauhofes, wo Güterwagen an der Wagenübergabestelle in Empfang genommen wurden und im Betriebsgelände bewegt werden konnten.
Magdeburg nutzte von ausgemusterten Tatra-Beiwagen die Drehgestelle und baute daraus vierachsige Transportloren. Diese wurden im externen Verkehr für den Pkw „Trabant" zum IFA-Auslieferungslager benutzt.
In Dresden hatte das Verkehrs- und Tiefbaukombinat eine vierachsige Eigenkonstruktion als Geräteträger im Einsatz. Dieses Fahrzeug besaß Tatra-Drehgestelle, eine Fahrerkabine von einem Mähdrescher und konnte sowohl mit Fahrleitung wie auch mit Dieselaggregat fahrleitungsunabhängig gefahren werden. Es wurde im Gleisbau eingesetzt.
Erfurt hatte einige Jahre für den Gleistransport einen Gelenkzug abgerüstet und zum Beiwagen degradiert. Verschiedene Verkehrsbetriebe setzten auch Rottenkraftwagen SKL der „Bauart Schöneweide" im Gleisbau ein. Diese Fahrzeuge wurden ursprünglich für kleinere Gleisreparaturen bei der Reichsbahn eingesetzt. Auch die neusten Fahrzeuge der Honecker-Ära, die Tatra-Wagen, wurden schon bald im Arbeitswagenpark angesiedelt. Der wichtigste Faktor war hierbei die Ausbildung neuer Straßenbahnfahrer, da diese Wagen durch Pedalsteuerung anders in ihrer Bedienung waren als herkömmliche Triebwagen. Mit der einsetzenden Ölkrise kamen auch die ersten Tatrawagen als Transportwagen zum Einsatz. Einzelne Vertreter wurden auch als Messfahrzeuge verwendet.
Mit der Wende in der DDR kam auch schnell das Ende für viele Arbeitswagen. Transporte aller Art werden heute – manchmal auch etwas unsinnig – über die Straße abgewickelt. Nur noch wenige Vertreter sind im innerbetrieblichen Transport bei den Nahverkehrsbetrieben im Einsatz. Einzige Ausnahme – die Cargo-Tram in Dresden. ❏



Gleismesswagen.
Im Betriebsbahnhof Leipzig-Leutzsch entstand im Juni 1976 ein Foto dieses Gespanns: Arbeitstriebwagen 5025 (ex Nummer 1471, Baujahr 1925) mit dem Gleismesswagen 5600 (Baujahr 1970) im Schlepp



Betriebshof Schlachthofstraße. *Der Zwickauer Arbeitstriebwagen 5 (Baujahr 1926) war erst 1972 zu einem solchen umgebaut worden. 1974 entstand dieses Foto und ein Jahr später wurde er ausgemustert.*



Heute im Museum Prora.
Das konnte im Mai 1975, als dieses Foto des Woltersdorfer Atw 2 aufgenommen wurde, noch keiner ahnen: Diesen Triebwagen kann man heute auf der Insel Rügen in Prora bestaunen. 1952 hatte man den ehemals Berliner Triebwagen zu einem Arbeitswagen umgebaut.

Betriebshof Nord.
Unverkennbar ein Aufbau-Triebwagen auf der Basis eines Produktes der Firma Lindner aus Ammendorf: Der Arbeitstriebwagen 703 wurde im Juli 1977 aufgenommen. Der Betriebshof Nord in Magdeburg wird zu jener Zeit gerade komplett neu errichtet.

Hilfe kommt.
Dieses Foto ist gewissermaßen die Fortsetzung unseres Innentitels: Dem havarierten Dresdener Triebwagen 222 468 ist inzwischen Hilfe zuteil geworden: Ein S-4000-Turmwagen steht daneben und Männer aus der Werkstatt bergen den eingeknickten Stromabnehmer.



Umgespurt für Meterspur.
Aus Dresden (dort Nr. 3111) kam 1967 dieser Arbeitstriebwagen 10 nach Zwickau, er musste für sein neues Arbeitsfeld umgespurt werden. Seine Form erinnert an ganz frühe Blechspielzeugmodelle.



Uralt ...
Dieses Bild entbehrt nicht einer gewissen Symbolik: So müde wie der alte Dresdener Atw 729 018 (Baujahr immerhin 1911!) war wirtschaftlich die ganze DDR. Wenige Tage nachdem diese Aufnahme enstand, fiel die innerdeutsche Mauer.



... und hochmodern.
Im Berliner Betriebshof Marzahn ist am 27. Juni 1987 „Tag der offenen Tür". Zu besichtigen ist unter anderem diese Stopf- und Richtmaschine von Plasser und Theurer für die Unterhaltung der zahlreichen Strecken mit Schotterbettoberbau.



Arbeitstriebwagen als Museumsstück.
1987 wurde bei dem oben erwähnten „Tag der offenen Tür" im Betriebshof Berlin-Marzahn auch der schön restaurierte Atw 721 018 ausgestellt. 1965 war er zu einem Atw umgebaut worden und diente unter anderem als Kranschlepper im Betriebshof Weißensee.

Damals in Sudenburg

Pflege des Erbes: Das Beispiel Magdeburg



Sondereinsatz am 6. Oktober 1985. *Der Magdeburger Triebwagen 124 überlebte nach seiner aktiven Einsatzzeit als Büchereiwagen. 1984 wurde er mit viel Liebe zum Detail für Sonderfahrten hergerichtet.*

Magdeburg, zu Anfang der siebziger Jahre: Direkt an der Straßenbahn-Endstelle im Kroatenweg in Sudenburg steht ein Haus, das Onkel Hermann und Tante Hertha gehört. Sie wohnen in der ersten Etage des zweistöckigen Gebäudes. Im Erdgeschoss befindet sich die Kreuz-Drogerie, im Keller eine Heißmangel. Die Magdeburger brachten zu dieser Zeit ihre Bett- und Tischwäsche zur Heißmangel, in anderen Gegenden sagte man wohl Wäscherolle zu dieser Einrichtung.

Neben diesem Haus befand sich eine kleine Baracke, einem Kiosk nicht unähnlich. Hier verbrachten die Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer ihre kurze Pause, bevor sie ihre Züge wieder in Richtung Rothensee oder Neue Neustadt in Bewegung setzten.

Mindestens zweimal im Jahr besuchten meine Eltern mit mir Tante Hertha und Onkel Hermann, nämlich zu deren Geburtstagen. Für mich waren das stets zwei interessante Tage, denn nach dem Kaffeetrinken durfte ich auf die Straße gehen und zuschauen, wie die vielen Straßenbahnen ankamen und wieder abfuhren. Bis ich hinunter durfte, postierte ich mich schon ungeduldig am Wohnzimmerfenster, um das Schauspiel beobachten zu können.

Damals gab es zur Berufsverkehrszeit einen regen Betrieb auf den Linien 1 und 10. In Rothensee befand sich ein großes Industriegebiet, und wer dort arbeitete und kein Auto besaß oder den mühseligen Weg mit dem Fahrrad scheute, war auf die Straßenbahn angewiesen. Zum Schichtwechsel fuhren die Dreiwagenzüge in kurzer Folge, es gab sogar zusätzliche Einsatzzüge, die mit einem „E" gekennzeichnet waren und keine Liniennummer trugen.

Die Linie 10 fuhr bis zum Jahreswechsel 1975/76 ausschließlich mit Altbaufahrzeugen, die etwa so alt wie Tante Hertha und Onkel Hermann waren. Der Grund war nicht etwa nur der, dass nicht genügend Tatra-Züge zur Verfügung standen. Vielmehr befand sich in Rothensee noch eine Kuppelendstelle, die den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen bedingte. Erst im Zuge der Fertigstellung des Straßenbahnbetriebshofes Nord sollten Tatra-Züge auch auf der Linie 10 fahren.

Aber wie gesagt, Anfang der siebziger Jahre war zu meiner großen Freude eine breite Fahrzeugpalet-



100 Jahre Magdeburger Straßenbahn.
Die im Text erwähnte Fahrzeugschau auf dem Alten Markt 1977: Der Triebwagen 402 (Baujahr 1960) wurde 1977 nach Rostock weitergereicht. Dahinter steht der „Hecht".



Depot Dresden-Mickten.
Im April 1980 lugen die beiden historischen Triebwagen 937 und 309 aus der Schwärze der großen Hallenkonstruktion heraus.

te auf Magdeburgs Straßenbahngleisen unterwegs. Ich wäre zu gern Straßenbahnfahrer geworden. Daraus ist aus den verschiedensten Gründen nichts geworden. Was geblieben ist, ist meine Liebe zur Straßenbahn. Ich bin kein Statistiker, der alle Wagennummern und Einsatzzeiten sofort parat hat. Auch mit technischen Fahrzeugdaten kenne ich mich nur mangelhaft aus. Mir gefällt die Straßenbahn einfach so. Ich finde die Fahrzeuge schön, weil sie den Geist der Zeit, in der sie gebaut wurden, widerspiegeln. Zeitgenössische Ästhetik, damals aktueller Stand der Technik und Modetrends, sind in einem Straßenbahnwagen vereint.
Warum schreibe ich das alles?

Weil mich sozusagen die Erinnerung eingeholt hat! Längst wohne ich in Berlin, bin nur noch selten in Magdeburg. So konnte ich zum Jubiläum „100 Jahre Elektrische in Magdeburg" im Jahre 1999 nicht dabei sein, auch die Fahrzeugparade ist mir entgangen. Lediglich die liebevolle Ausstellung zum Straßenbahn-Geburtstag im Magdeburger Technikmuseum konnte ich mir ansehen.
Ich wusste, dass die Magdeburger Straßenbahnfreunde der Interessengemeinschaft Historischer Nahverkehr und Straßenbahnen bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB) im Laufe der Jahre etliche Straßenbahnveteranen vor der Verschrottung bewahren konnten. Aber was ich am 29. und 30. September 2001 im Betriebshof Sudenburg zu sehen bekam, übertraf all meine Erwartungen.
Einige Exponate der gegenwärtigen Sammlung waren bereits auf einer Fahrzeugausstellung zum Jubiläum „100 Jahre Magdeburger Straßenbahn" im Juli 1977 auf dem Alten Markt zu sehen. Neben dem damals fabrikneuen Tatra-Triebwagen 1196 vom Typ T4D und einem Gotha-Zweiwagenzug war bereits der Hecht-Triebwagen 70 ausgestellt. Ich sah ihn im Betriebshof Südost in Westerhüsen schon auf dem Abstellgleis, seiner Verschrottung harrend. 1977 präsentierte er sich frisch lackiert und äußerlich hergerichtet, aus eigener



Traditionspflege gern gesehen.
September 1975, Impression aus Nordhausen. Die DDR entdeckte in der Ära Honekker mehr und mehr die Geschichte, auch die „bürgerlicher" Errungenschaften.

Kraft war er jedoch noch nicht fahrfähig.
Für den Zweiwagenzug aus Triebwagen 124 und Beiwagen 345 war erst eineinhalb Jahre zuvor der Dienst auf der Linie 10 zwischen Rothensee und Sudenburg zu Ende gegangen. Im Januar 1976 stellten die Magdeburger Verkehrsbetriebe diese Linie auf Tatra-Betrieb um. Der Beiwagen 345, der in seinem ersten Leben ein Triebwagen gewesen war (bereits 1899 bei Falkenried in Hamburg gefertigt), rollte also bereits mehr als ein Dreivierteljahrhundert auf Magdeburgs Straßenbahngleisen. Triebwagen 124 wirkte da mit seinem Geburtsjahr 1928 noch eher jugendlich.
Ebenfalls der Verschrottung entkommen waren der ehemalige Fahrschul-Triebwagen 138 (Baujahr 1916) und Beiwagen 300 aus dem Jahr 1914, die sich in der ursprünglichen grün-gelben Farbgebung präsentierten. Auch dieser Zug musste auf die Ausstellung geschleppt werden, da der Triebwagen nicht mehr fahrfähig war. Danach wurde es viele Jahre still um die historischen Straßenbahnen. Ein Unfall schien dem Hechtwagen sogar endgültig den Garaus bereitet zu haben. Zum Glück hatte er liebevolle Beschützer, seit 1986 ist er als Museumswagen unterwegs. Diese und viele andere Geschichten erfährt man heute im Depot Sudenburg. Dort kann man das äußerst beeindruckende Ergebnis der langjährigen Arbeit der Straßenbahnfreunde, unterstützt von den Magdeburger Verkehrsbetrieben, bestaunen.
Viele mit Liebe zum Detail restaurierte Fahrzeuge – vom Triebwagen 23 aus den frühen Jahren bis zum Tatra-Zug mit Tw 1001 und Bw 2002 aus der ersten Lieferung von 1969 – werden in der historischen Wagenhalle aufbewahrt und hervorragend präsentiert. Exponate aus der ehemaligen Ausstellung im Technikmuseum bilden eine interessante Kulisse, der renovierte Betriebshof der Magdeburger Verkehrsbetriebe mitsamt Wagenhalle sowie Werkstatt und ganz besonders die freundlichen und begeisterten Mitglieder der Interessengemeinschaft machen den Auftritt der eigentlichen Stars – nämlich der Straßenbahnen – zum perfekten Erlebnis. ❏



Baujahr 1910.
Am 1. November 1986 hat jemand im Leipziger Straßenbahnhof der DSF (Deutsch-Sowjetischen Freundschaft) den historischen Vierachser-Triebwagen 20 ins rechte Sonnenlicht gerückt.



Gera, Platz der Republik.

Am 12. Juni 1986 ist der historische Triebwagen 12 Mittelpunkt einer Fahrzeugschau. 1928 gebaut, durchlief er mehrere Umbaustadien und wurde schließlich 1968 zum Arbeitstriebwagen 112, was sein Überleben sicherte.



Der große Hecht.
Im Dezember 1972 steht der Dresdener Triebwagen 1702 noch vor dem Johanneum, dem Verkehrsmuseum. 1930 abgeliefert, war er sowohl konstruktiv als auch vom Außeren her ein Meilenstein im Bau von Straßenbahnen. Noch denkt niemand ernsthaft an den Wiederaufbau des Schlosses oder gar der Frauenkirche.

Verkehrsknoten Postplatz.
Im Mai 1974 poltert der historische Triebwagen 309 mit seinem Beiwagen 87 über den Postplatz im Herzen von Dresden. Der graue Koloss im Hintergrund ist das Theater.



Ein Prachtexemplar.
In Rostock wendet im August 1985 in der Schleife am Hauptbahnhof der historische Triebwagen 26. Er stammt aus dem Jahr 1926 und hatte die Zeiten seit 1980 als Arbeitstriebwagen überdauert.



Sehr weit her.
Der Görlitzer Museumswagen 29 stammt aus dem Jahr 1897! Das Foto wurde im Betriebshof Zittauer Straße 1982 aufgenommen. Besonders interessant: Görlitz bekam dieses Fahrzeug 1909 aus Bromberg, dem heutigen Bydgoszcz.



Jena-Zwätzen I.
Im Oktober 1974 haben die Kollegen des Betriebshofes Dornburger Straße den Beiwagen 211 auf einen Straßenroller verladen. Mit diesem wird er zum Güterbahnhof gebracht und per Zug nach Berlin-Schöneweide überführt, wo ihn im dortigen Raw eine grundlegende Rekonstruktion erwartet. Der Beiwagen war übrigens aus dem vormaligen Triebwagen 34 entstanden.

Jena-Zwätzen II.
Zwölf Jahre nach dem Fototermin links, 1986, hat Jena endlich selbst einen historischen Triebwagen. Aber er ist kein echter Jenaer, kam aus Eisenach (Nummer 19, Baujahr 1929, Gotha). Trotzdem passt er vom Typ her, denn auch der „echte" Triebwagen 26 kam in den zwanziger Jahren aus Gotha.

Mit der 31 ins Lockwitztal

Überlandbahnen und ihr ständig sich wandelndes Glück



Umsetzen und Kuppeln per Hand. *Dresden-Niedersedlitz, im Hintergrund die Brücke der Bahnstrecke Dresden – Pirna: An der Endhaltestelle der Linie 31 durch den Lockwitzgrund nach Kreischa, im Oktober 1976. Der Triebwagen wird umgesetzt zur Rückfahrt ins Erzgebirgsvorland.*

Am 18. Dezember 1977 wurde eine der landschaftlich reizvollsten Überlandstraßenbahnen der DDR stillgelegt. In Kreischa und Umgebung ist die kleine Meterspurstraßenbahn bis in unsere Tage nicht in Vergessenheit geraten.

Pläne zum Bau der Lockwitztalbahn kursierten schon seit 1895, aber durch den Konkurs der Firma Kummer im nahen Niedersedlitz zerschlugen sie sich. So entstand die Bahn schließlich durch einen 1904 gegründeten Gemeindeverband von Niedersedlitz, Kreischa und sechs weiteren Dörfern. Diese sparten sich die Baukosten gewissermaßen vom Munde ab, was zu einer bis zuletzt zu beobachtenden engen Verbundenheit der Einwohner mit „ihrer" Bahn führte. Am 3. März 1906 eröffnet, führte die 9,2 km lange Linie vom Bahnhof Niedersedlitz im Tal des Lockwitzbaches nach Kreischa.

Die sechs ersten Triebwagen wie auch die vier weiteren bis 1925 neu beschafften hatten Einachsdrehgestelle. Da die Lockwitztalbahn verpflichtet war, den Posttransport der vorher verkehrenden Postkutschenlinie zu übernehmen, besaßen die ersten Triebwagen Postabteile. 1908 kaufte man einen speziellen Postbeiwagen. In Kreischa befand sich das Postamt direkt neben dem Straßenbahndepot.

In Niedersedlitz wurden die Postsendungen umgeladen und in Lockwitz stand ein Postamt direkt an der Straße, auf der die Straßenbahn eine eigene Ausweichstelle einbaute. Die Postsendungen wurden nun ausschließlich im Postbeiwagen befördert. Er trug anfangs einen gelben Ölfarbenanstrich mit der Aufschrift „Postwagen" und auf der Schiebetür das Bild des Reichsadlers. An beiden Längsseiten hatte der Wagen einen Briefeinwurf, der an den Haltestellen benutzt werden konnte.

Bis in die dreißiger Jahre war der Postwagen werktags zweimal und sonntags einmal je Richtung mit planmäßigen Zügen unterwegs. Ab 1934 trug der Wagen wie alle Fahrzeuge der Reichspost eine rote Lackierung, um dann 1950 schließlich elfenbein gestrichen zu werden.

Der Gemeindeverband war recht rührig und beteiligte sich 1909 auch am Bau einer Bergwirtschaft auf dem Wilisch bei Kreischa, was tatsächlich die Attraktivität als Ausflugsziel und damit die Fahrgastzahlen der Bahn steigerte.

Brandenburg, Betriebshof Plaue.
August 1978: Wagen 140 (Baujahr 1966, gekommen aus Karl-Marx-Stadt 1974, dort 834) und der grüne, aus dem Lockwitztal stammende Arbeitstriebwagen.



Bis zum Ersten Weltkrieg lief der Betrieb recht gut, 1913 wurde sogar erstmals Gewinn erzielt. Pläne für einen regulären Güterverkehr mit elektrischen Loks und Rollböcken vom Bahnhof Niedersedlitz zu den verschiedenen Fabriken im Tal und in Kreischa konnten allerdings nicht realisiert werden. Im Ersten Weltkrieg jedoch mussten ein Sprengwagen und ein Salzwagen für provisorische Gütertransporte umgebaut werden, beide dienten besonders für Lebensmitteltransporte nach Kreischa sowie Rohstofflieferungen für die bekannte Schokoladenfabrik Rüger. Diese Fabrik lag im Lockwitzgrund an der später als „Fußweg nach Sobrigau" benannten Haltestelle; heute werden die Gebäude als Wohnanlage genutzt.
Im Jahre 1920 ergab sich die günstige Gelegenheit, einen Triebwagen und drei Beiwagen der stillgelegten Straßenbahn Zittau übernehmen zu können.

Der Erste Weltkrieg mit der anschließenden Inflation brachte große Probleme, und als ein Darlehen der 1926 gegründeten Dresdener Überlandverkehrs-Gesellschaft Drüveg nicht zurückgezahlt werden konnte, ging die Lockwitztalbahn zum 1. Januar 1929 an diese über. 1941 verschmolz die Drüveg mit der Dresdener Straßenbahn AG, und die Lockwitztalbahn erhielt am 1. April 1942 die Liniennummer 31, die sie bis zuletzt trug.

Unmittelbar nach Kriegsende 1945 stieg das Verkehrsaufkommen stark an, denn aus der zerstörten Dresdener Innenstadt zogen viele Einwohner in die Umgebung. Die Lockwitztalbahn hatte zwar 1945 im Gegensatz zum Dresdener Stadtnetz kaum Schäden zu beklagen, aber der technische Zustand der Fahrzeuge führte im März 1947 zur zeitweiligen Einstellung des Betriebs. Abhilfe wurde durch Modernisierung der vorhandenen Triebwagen und durch Umbau von Beiwagen der Dresdner Stadtspur (1.450 mm) geschaffen. Außerdem lieh man von 1948 bis 1951 einen Trieb- und einen Beiwagen der Bad Schandauer Kirnitzschtalbahn.

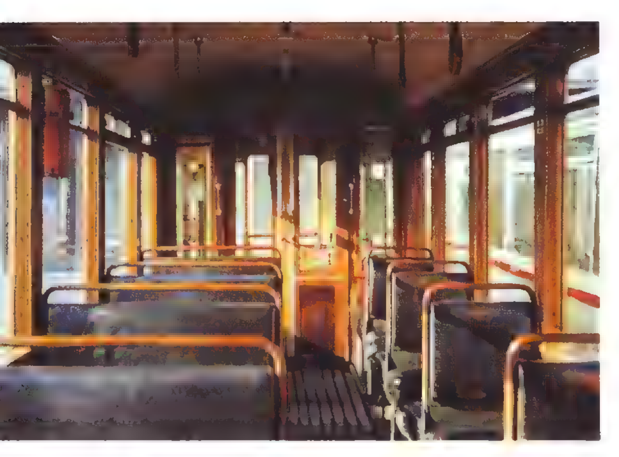
1967 wurden acht Meterspurtriebwagen aus Erfurt übernommen und in der Hauptwerkstatt Dresden-Trachenberge umgebaut. Hinzu kamen acht Aufbau-Beiwagen, die vom Dresdener Stadtnetz stammten und umgespurt wurden. Die Wagen (auch die noch vorhandenen älteren) bekamen eine grünweiße Lackierung. Weitere Neuerung: Von der Einführung der



Im flachen Land bei Leuna.
März 1974: Der Triebwagen 614 im Einsatz auf der Linie 34. Der Betrieb dieser Linie östlich der Leuna-Werke wurde im Oktober 1974 eingestellt, der Abschnitt Daspig – Spergau – Fährendorf abgebaut.

EDV-Wagennummern 1971 blieb auch der Wagenpark der Lockwitztalbahn nicht verschont.
Das Gleisnetz war in den siebziger Jahren noch abschnittsweise ausgebessert worden, so dass der Zustand insgesamt gesehen durchaus annehmbar war. Für einen Einsatz von Tatra-Wagen (im Gespräch war zeitweise der KT4D in Zweirichtungsausführung) wäre aber ein Neubau von Bahnkörper und Stromversorgung erforderlich gewesen. Die Strecke war auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit bedenklich, denn auf gut sieben Kilometer lagen die Gleise in Seitenlage der Landstraße, was zu Konflikten mit dem auch in der DDR dichter werdenden Straßenverkehr führte. Der im Juni 1977 offiziell gefasste Beschluss zur Einstellung der Bahn war das Ergebnis finanzieller Überlegungen: Eine grundlegende Erneuerung der Strecke hätte 9,5 Millionen Mark erfordert, während man für die Ablösung durch den Bus einschließlich der Straßenerneuerung nur 2,9 Millionen Mark errechnete.
Hinzu kamen einige Nebeneffekte: So konnte innerhalb des Verkehrsbetriebes eine weitgehend selbstständig arbeitende Struktureinheit eingespart werden, die von einigen ohnehin als Fremdkörper angesehen wurde. Beim Fahrzeugpark sparte man sich die Anpassung an verschiedene neue Sicherheitsanforderungen wie Schienenbremsen und automatischen Türen. Für den Reisenden ergab sich eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Niedersedlitz und Kreischa von 30 auf 20 Minuten.

Am Vormittag des 18. Oktober 1977 fuhr um 9.47 Uhr zum letzten Mal die Bahn von Niedersedlitz nach Kreischa. Hierfür wurden zwei Züge gebildet, einer aus einem ex-Erfurter Triebwagen und einem Aufbau-Beiwagen und ein historischer Zug aus dem Triebwagen 240 101-8 (ex 508, ex 9, Baujahr 1925) mit dem Beiwagen 9. Der Beiwagen 9 (eigentlich 290 109) war ein 1910 unter der Nummer 91 (II) entstandener Eigenbau der Städtischen Straßenbahn Dresden, der 1935 – 1945 als Sandwagen gedient hatte und 1950 ins Lockwitztal kam. 1976, als man in bescheidenem Rahmen das 70-jährige Bestehen der Bahn feierte, war er als historischer Wagen rückgebaut worden und trug die ursprüngliche Farbgebung.



Holz, Messing und Leder.
März 1974: Blick in das Innere des Wagens 614, eingesetzt auf den Überlandstrecken um Merseburg. Viel Holz und die schon etwas abgewetzten Ledersitze zeugen von einer Reisekultur aus vergangenen Zeiten.

Nach der Ankunft in Kreischa erfolgte die offizielle Verabschiedung durch den Kreischaer Bürgermeister, Vertreter der Verkehrsbetriebe, der Stadt Dresden und des Kreises Freital sowie die Übergabe an den Busbetrieb. Die Blaskapelle der Verkehrsbetriebe spielte auf, und von einem Turmwagen aus hielt das betriebseigene Filmteam das Ereignis fest.
Die Einstellung von Eisenbahn- oder Straßenbahnstrecken glich zu jener Zeit oft Volksfesten, wenn auch mit etwas wehmütigem Unterton. Bei der Lockwitztalbahn aber war die Stimmung eher bösartig und gereizt. Viele Bürger konnten den Einstellungsbeschluss nicht verstehen und hatten im Rahmen der bescheidenen Möglichkeiten dagegen protestiert. Dies blieb natürlich der Staatssicherheit nicht verborgen, die noch in den Morgenstunden eilig Kränze und schwarze Schleifen an einigen Haltestellen entfernen ließ. Im Januar 1978 wurde die Fahrleitung demontiert, nachdem die letzten Überführungsfahrten abgeschlossen waren.

Nach der Einstellung der Bahn übernahm die neue Stadtbuslinie 96 deren Aufgaben, die vom bisherigen Endpunkt Niedersedlitz 1984 bis Leuben bzw. später nach Kleinzschachwitz verlängert wurde. Die Landstraße erhielt wie versprochen eine neue Asphaltdecke, aber innerhalb der Ortschaften waren stellenweise noch Jahre lang Gleisreste im Pflaster zu sehen.
An der früheren Ausweichstelle „Lockwitz Am Plan" zum Beispiel wurden diese erst 2001 entfernt. Die Wagenhalle in Kreischa wurde verkauft und dient heute als Supermarkt. Die daneben stehende Werkstatthalle nutzten die Verkehrsbetriebe noch bis 1996, um in ihr Teile für Tatra-Wagen aufzuarbeiten. Später übernahm sie die Gemeinde Kreischa und lagerte in ihr Winterdienstmaterial ein. Die Dreiwegeweiche gelangte zum Straßenbahnmuseum Dresden.
Die 1977 vorhandenen Beiwagen und Arbeitswagen wurden alle noch im selben Jahr verschrottet. Dieses Schicksal erlitt „versehentlich" auch der Beiwagen 9, der eigentlich als Museumswagen vorgesehen war.
Der Postbeiwagen Nr. 35 von 1908 (ab 1948 Nr. 3522) war schon 1960 ausgesondert worden, als die Postbeförderung auf der Strecke durch Kraftfahrzeuge übernommen wurde. Ein Busfahrer der Verkehrsbetriebe entdeckte 1990 die Reste, kaufte sie auf und verfolgt nun das Ziel, den Wagen in den Ursprungszustand zurückzuversetzen.
Von den Triebwagen der Baujahre bis 1925 waren 1977 noch zwei vorhanden. Einer davon wurde verschrottet, aber der 1925 von der Waggonfabrik Bautzen gelieferte Triebwagen 240 101 (ex 508, ex 9) blieb erhalten. Unter der Betreuung eines Vereins fährt er noch heute zu besonderen Anlässen auf der Kirnitzschtalbahn in Bad Schandau, wobei er äußerlich in den Zustand um 1925 zurückversetzt wurde.
Von den acht ehemals Erfurter Triebwagen kamen drei (240 001 bis 240 003) nach Brandenburg, wo sie noch einige Jahre als Arbeitswagen dienten. Die anderen fünf (240 004 bis 240 008) gelangten nach Bad Schandau zur Kirnitzschtalbahn, wo sie die Nummern 4 bis 8 erhielten. Während Nr. 7 nur als Ersatzteilspender diente, fuhren die anderen vier Wagen noch bis in die neunziger Jahre. Nach deren Ersatz durch modernisierte Gotha-Wagen kam der Triebwagen 6 zum historischen Straßenbahndepot nach Halle, während Triebwagen 8 als Museumswagen in Bad Schandau verblieb und für Sonderfahrten zur Verfügung steht. Die beiden restlichen Triebwagen kamen nach Kreischa zurück: Auf Initiative des Fördervereins Lockwitztalbahn wurde am 2. Oktober 1993 der Triebwagen 5 per Tieflader aus Bad Schandau nach Kreischa zurückgeholt und unternahm auf dem damals noch vorhandenen Gleis zwischen Sanatorium und dem Endpunkt nochmals eine Fahrt – allerdings geschoben von einem Traktor. Danach fand er gegenüber dem Kurpark neben der Straße Aufstellung.
Am 8. Juli 1995 gesellte sich der Triebwagen 4 hinzu. Der Förderverein Lockwitztalbahn verfolgte damals das Ziel, eine Museumsstraßenbahn zwischen Kurpark und Hummelmühle aufzubauen. Er hatte daher Wert darauf gelegt, dass die beiden Wagen betriebsfähig sein sollten. Das angestrebte Ziel ließ sich allerdings nicht realisieren. Nun versucht man, die beiden Triebwagen wenigstens als Museumsstücke zu erhalten. ❑



Feierabend.

Oktober 1976: Der Triebwagen 240 002 der Linie 31 rückt in das Depot in Kreischa ein.
Der „Gasthof zum Erbgericht“ und die alten Häuser umrahmen die verkehrstechnisch heute kaum noch vorstellbare Situation.



Strausberger Eisenbahn.

Aufnahme des Triebwagens 01 (Baujahr 1970, kam 1980 aus Berlin, war dort 223 024)
an der Endstelle Lustgarten beim Depot



Schöne Vierachser.
Bild vom August 1985 aus Schöneiche: Triebwagen 62 und Beiwagen 112 sind Eigenbauten von 1966 – 70 und 1962/63.

Wenig Platz, wenig Verkehr.
Der Triebwagen 1 II der Kirnitzschtalbahn ist im September 1972 auf der Fahrt nach Bad Schandau. Beinahe die gesamten acht Streckenkilometer liegt das Gleis rechts der Straße, die damals noch recht geringen Verkehr aufwies.



Pause für den Fahrer.
An der Wendeschleife in Friedrichshagen, direkt gegenüber der S-Bahnstation, stehen im Juni 1972 der Triebwagen 65 und der Beiwagen 133 zur Abfahrt nach Schöneiche und Rüdersdorf bereit.



Triste Wartehalle.

Am 30. Mai 1987 sieht es an der Wendeschleife in Friedrichshagen nicht mehr ganz so gemütlich aus wie 15 Jahre zuvor (Seite 101). Im Einsatz ist der Triebwagen 62.



Umsteigen in die Schmalspurbahn.
Ein Zug der Linie 3 hat im Mai 1974 nach seiner langen Fahrt von Dresden durch den Plauenschen Grund und Freital die Endstation in Coßmannsdorf – im Vordergrund die Gleise der Schmalspurbahn nach Kipsdorf – erreicht. Wenige Tage nach dieser Aufnahme wird die Linie 3 zwischen Plauen und hier eingestellt.



Der letzte Einachser-Drehgestellwagen.
Zum Glück blieb er erhalten: Im Kirnitzschtal kann man noch heute mit dem historischen Triebwagen 9 (Baujahr 1925), dem letzten einachsigen Drehgestellwagen Deutschlands, fahren. 1976 im Oktober hieß er noch ganz lapidar 240 101 und fuhr in grün/elfenbein auf der Linie 31.

Kuppelendstelle Jena Ost.
September 1979: Der Triebwagen 125 (Baujahr 1960, 1962 aus Gera gekommen) ist umgesetzt worden und wird mit zwei Beiwagen in Kürze wieder in Richtung Zentrum der Saalestadt rollen. Der hintere Triebwagen, der die Beiwagen brachte, wartet nun, bis der nächste Zug kommt und er an dessen Spitze rücken kann.

Endschleife Quenzbrücke.
Einige der Linien in Brandenburg (Havel) haben Überlandcharakter. In der Endstelle Quenzbrücke steht ein Dreiwagenzug der Linie 3 mit dem Triebwagen 106, einem Gotha- und einem LOWA-Beiwagen.


Verkehrsbetriebe
der Stadt Dresden
Betriebshof Kreischa
Niedersedlitz
240
101-8
1
2



Umbauten in Eigenregie.
Im Mai 1981 erwischte unser Fotograf zwischen Schöneiche und Rüdersdorf den Triebwagen 63 mit dem Beiwagen 131. Dieses Fahrzeug entstand 1964 aus dem Chemnitzer Vierachser-Triebwagen 299 (Baujahr 1942).



Depot Nordhausen.
Nordhausen hat zwar keine wirkliche Überlandlinie, doch der Charakter der Strecke hinaus zum Gehege ist teils recht ländlich. Dort liegt auch das Depot, wo im November 1981 die beiden vormals Erfurter Gelenkzüge 166 und 156, nun 52 und 53 aufgenommen wurden.



Auf Meterspur durch den Thüringer Wald.

Ein Zug der Linie 4 der Thüringerwaldbahn mit dem Gelenktriebwagen 215 (Baujahr 1968) in der Endschleife Tabarz, bereit zur Fahrt nach Gotha. Den historischen Part stellt der Triebwagen 56 (Baujahr 1929)

Ebenfalls erhältlich ...



ISBN 978-3-7654-7692-1



ISBN 978-3-86245-604-8



ISBN 978-3-7654-7298-5



ISBN 978-3-86245-111-1



www.geramond.de



Ein Abschied.
Feuerbestattung in Leipzig auf der LVB-Müllkippe Lützschena mit dem Triebwagen 1581, dem Arbeitswagen 5099 und zwei weiteren Fahrzeugen.


Lichtenhainer
Wasserfall


F172
13





Straßenbahnen der 50er bis 80er Jahre in der DDR in stimmungsvollen Fotos in großer Vielfalt. Vom Großbetrieb mit weit über 300 Kilometern Gleislänge wie in Dresden bis zu kleinen Betrieben wie Nordhausen gab es alles, was das Herz des Straßenbahnfreundes höher schlagen lässt. Die Netzausdehnung wuchs stark an, da die Neubaugebiete an den Stadträndern angebunden werden mussten. Fast überall fuhren noch urige Triebwagen aus den 20er- und 30er-Jahren, die Werdauer und Gothaer Fahrzeuge der Nachkriegszeit und die rundlichen Tatra Triebwagen T4D aus Prag. Ein Leckerbissen nicht nur für Straßenbahnfreunde – auch für alle Liebhaber authentischer Stimmungsbilder vom Alltagsleben in der DDR.

www.geramond.de

